



**REQUALIFICATION DE VOIRIE POUR L'INSERTION D'AMÉNAGEMENTS
CYCLABLES STRUCTURANTS DANS LE 3ÈME ARRONDISSEMENT DE LYON :
RUE DE BONNEL ET SECTEUR HACHETTE-DAUPHINÉ**

DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

~ CERFA N°14734*04 ~

ANNEXES

SOMMAIRE

ANNEXES OBLIGATOIRES3

Annexe obligatoire n°3 : Plan de situation au 1/25 0004

Annexe obligatoire n°4 : Photographies de la zone d’implantation / carte de localisation des prises de vues.....4

Annexe obligatoire n°5 : Emprise du projet.....8

Annexe obligatoire n°7 : Localisation des sites Natura 2000 les plus proches14

ANNEXES VOLONTAIRES15

Annexe volontaire n°1 : Compléments à la rubrique 4.1 – Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition16

Annexe volontaire n°2 : Complément au 4.6 Localisation du projet – Zonages du PLU-H de la Métropole de Lyon.....24

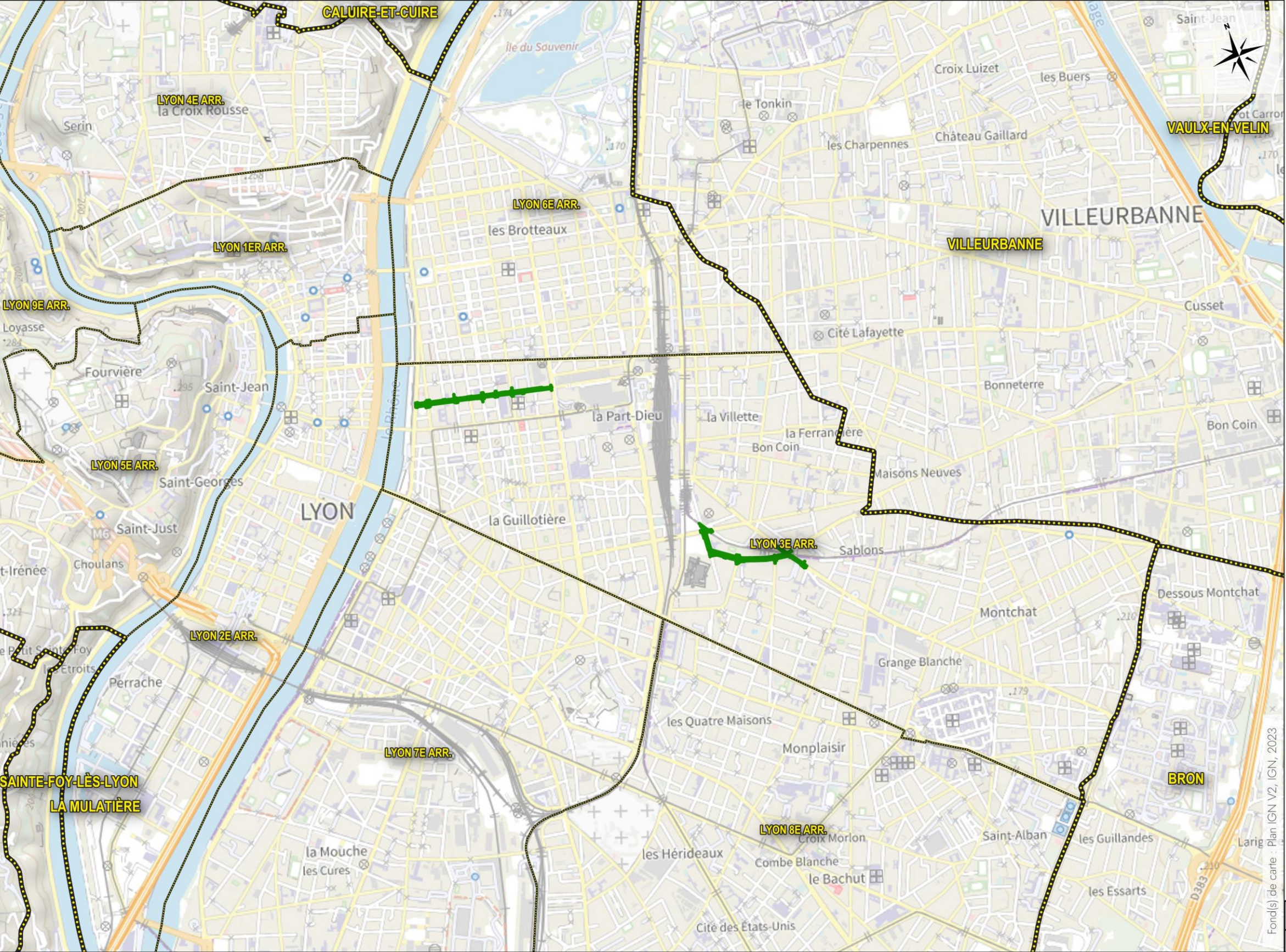
Annexe volontaire n°3 : Complément au 5 – Localisation des enjeux archéologiques et patrimoniaux au droit du projet.....27

Annexe volontaire n°4 : Localisation des arbres d'alignement et des prescriptions relatives aux espaces végétalisés de la Métropole de Lyon30

ANNEXES OBLIGATOIRES

Annexe obligatoire n°3 : Plan de situation au 1/25 000

PLAN DE SITUATION (1/25 000)



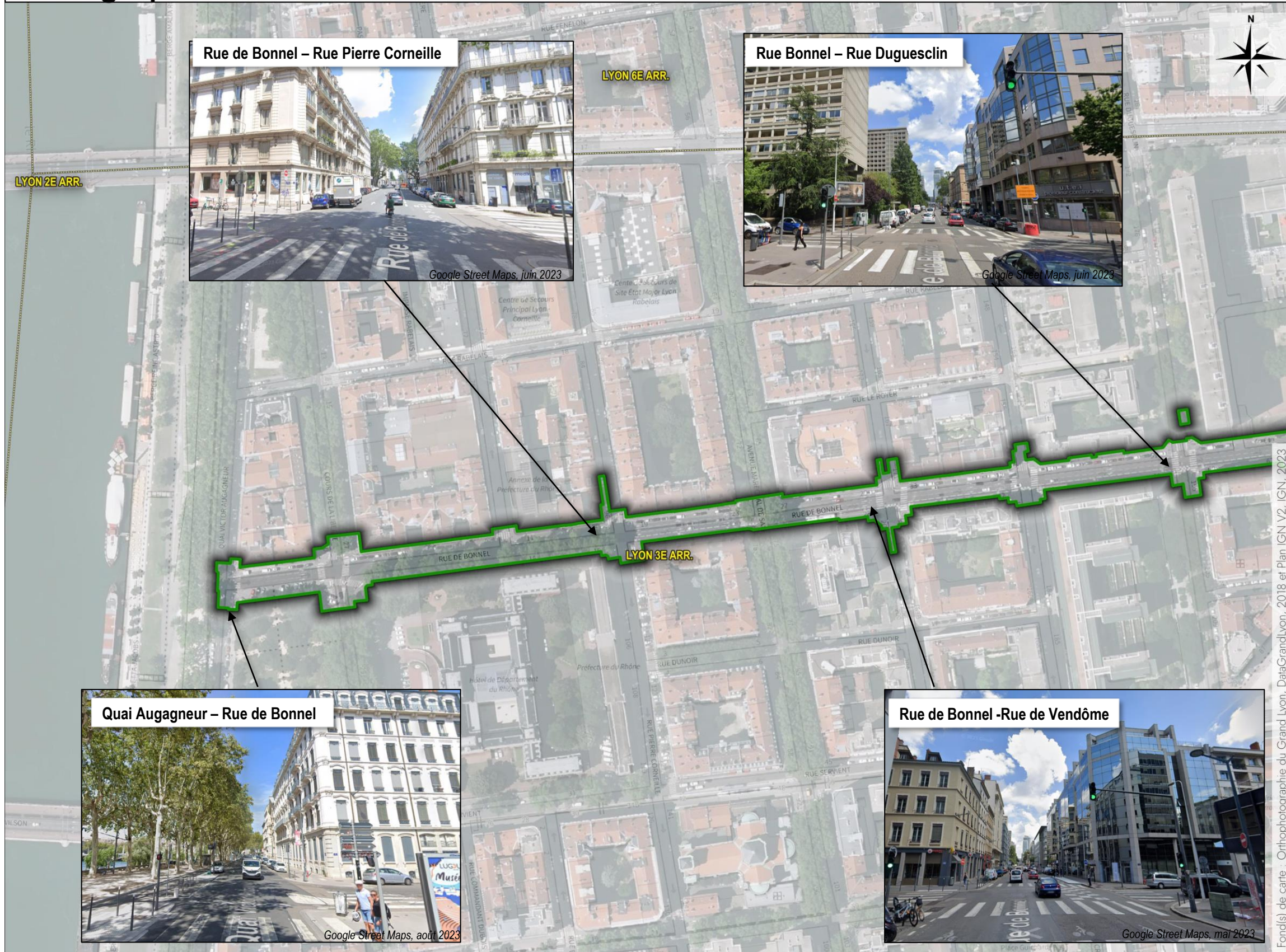
Légende

- Emprise du projet
- Limites communales (DataGrandLyon, 2024)
- Limites d'arrondissement (DataGrandLyon, 2024)

0 750 1 500 m

Annexe obligatoire n°4 : Photographies de la zone d'implantation / carte de localisation des prises de vues

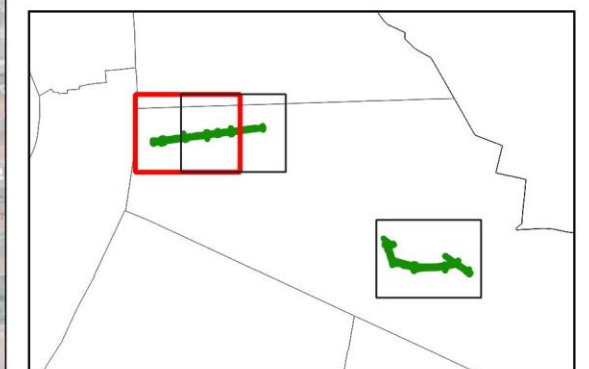
Photographies



Légende

- Emprise du projet
- Limites communales (DataGrandLyon, 2024)
- Limites d'arrondissement (DataGrandLyon, 2024)

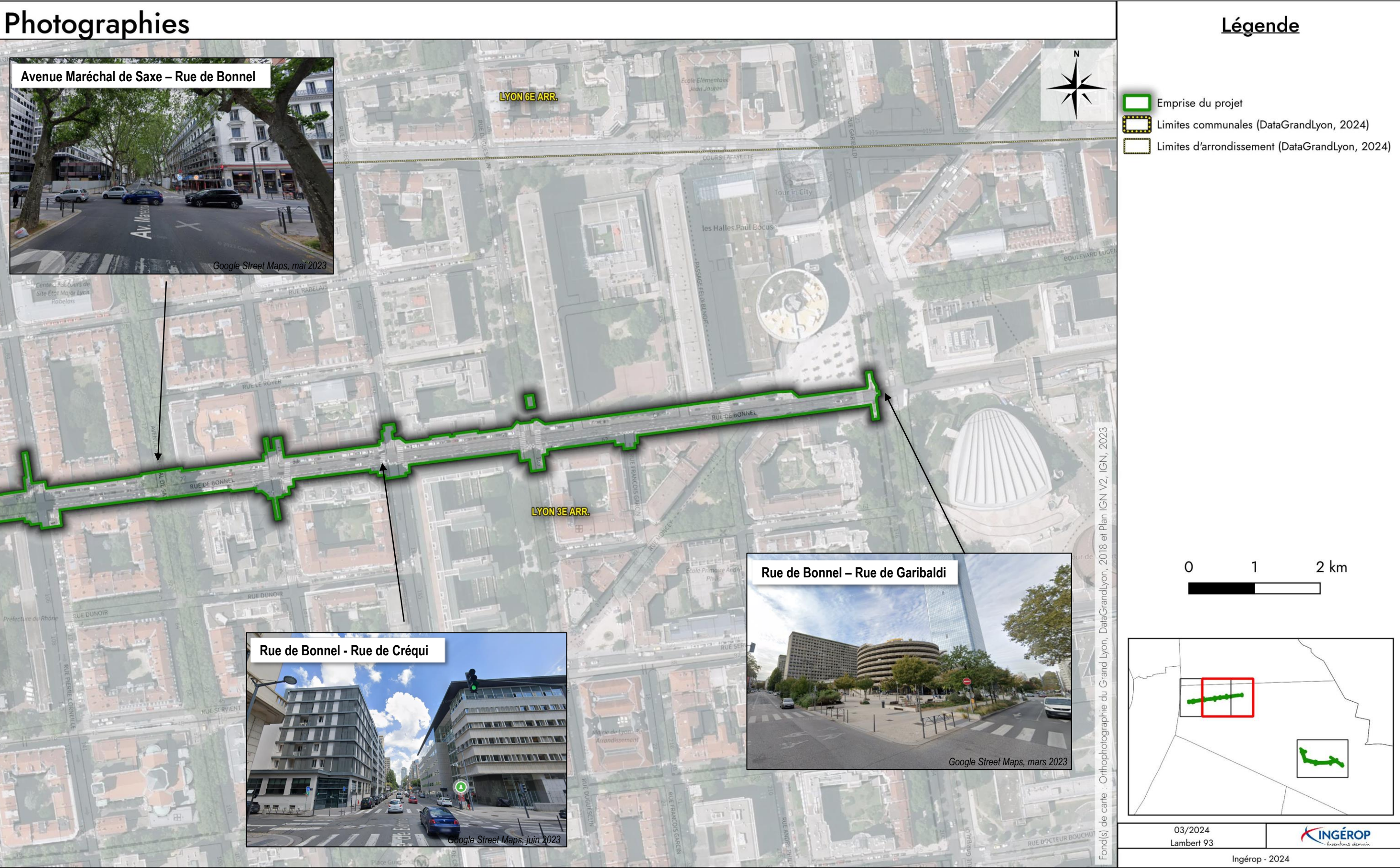
0 1 2 km



03/2024
Lambert 93

INGÉROP
Inventons demain

Ingérop - 2024



Légende



0 1 2 km

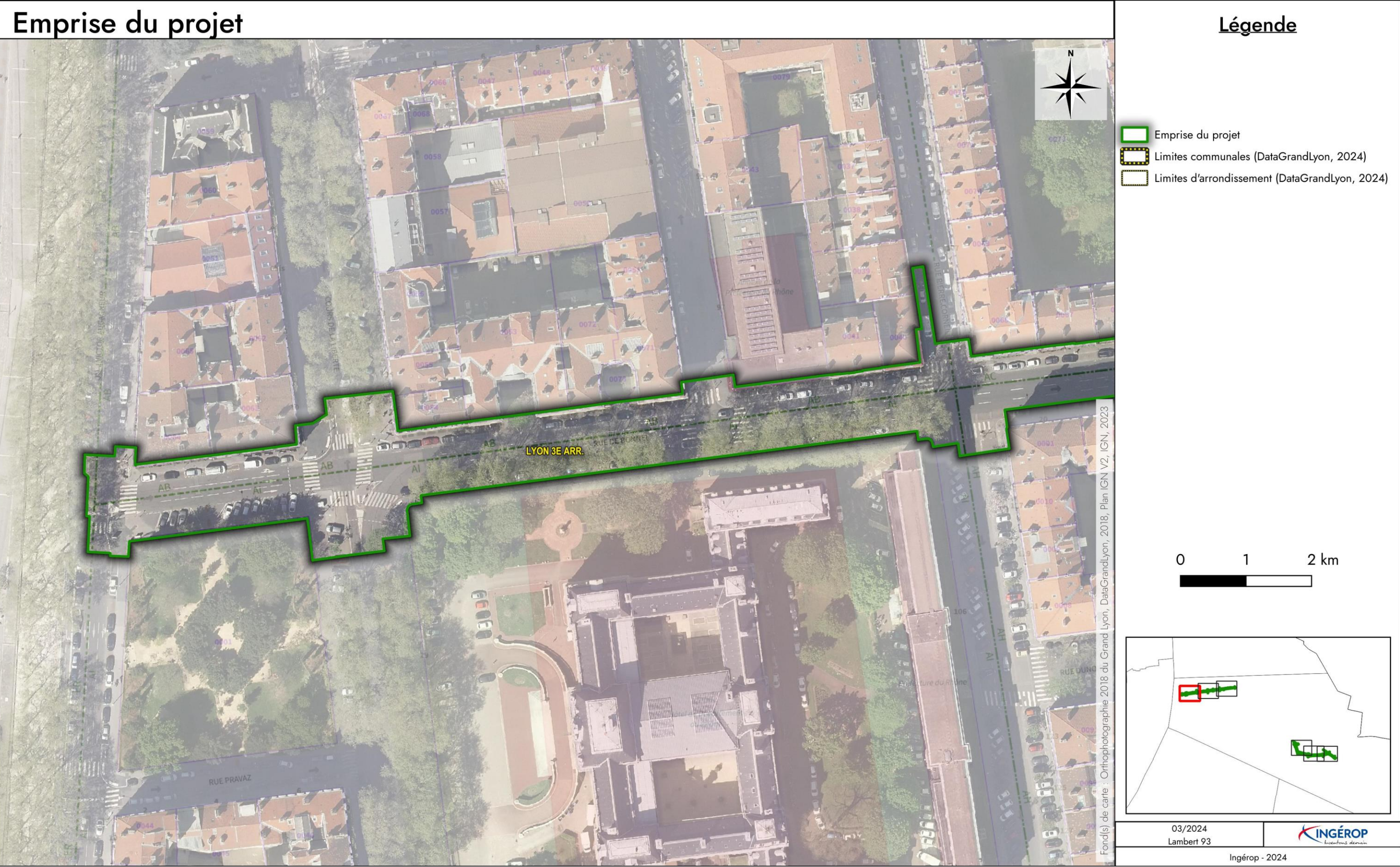


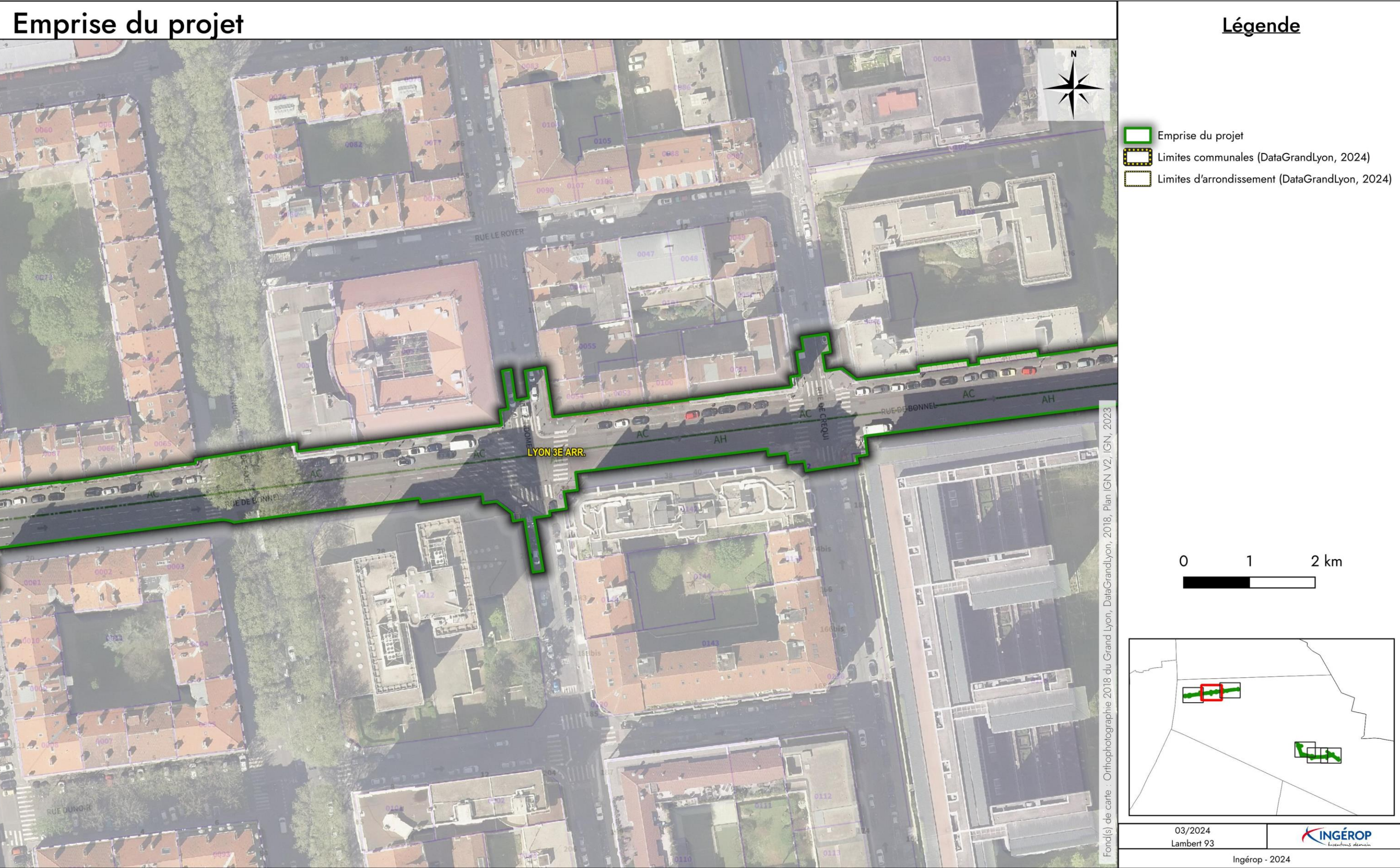
03/2024
Lambert 93

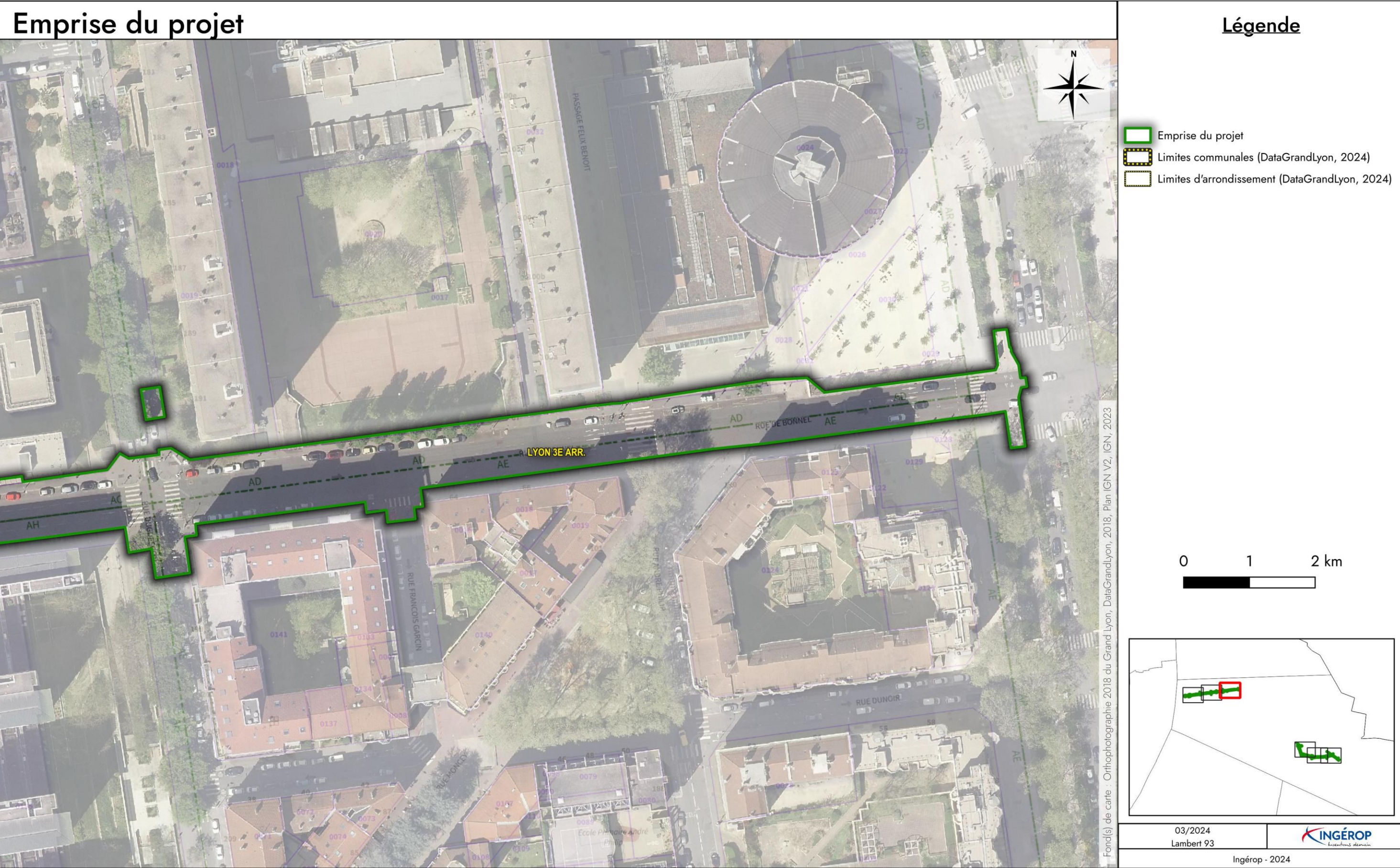


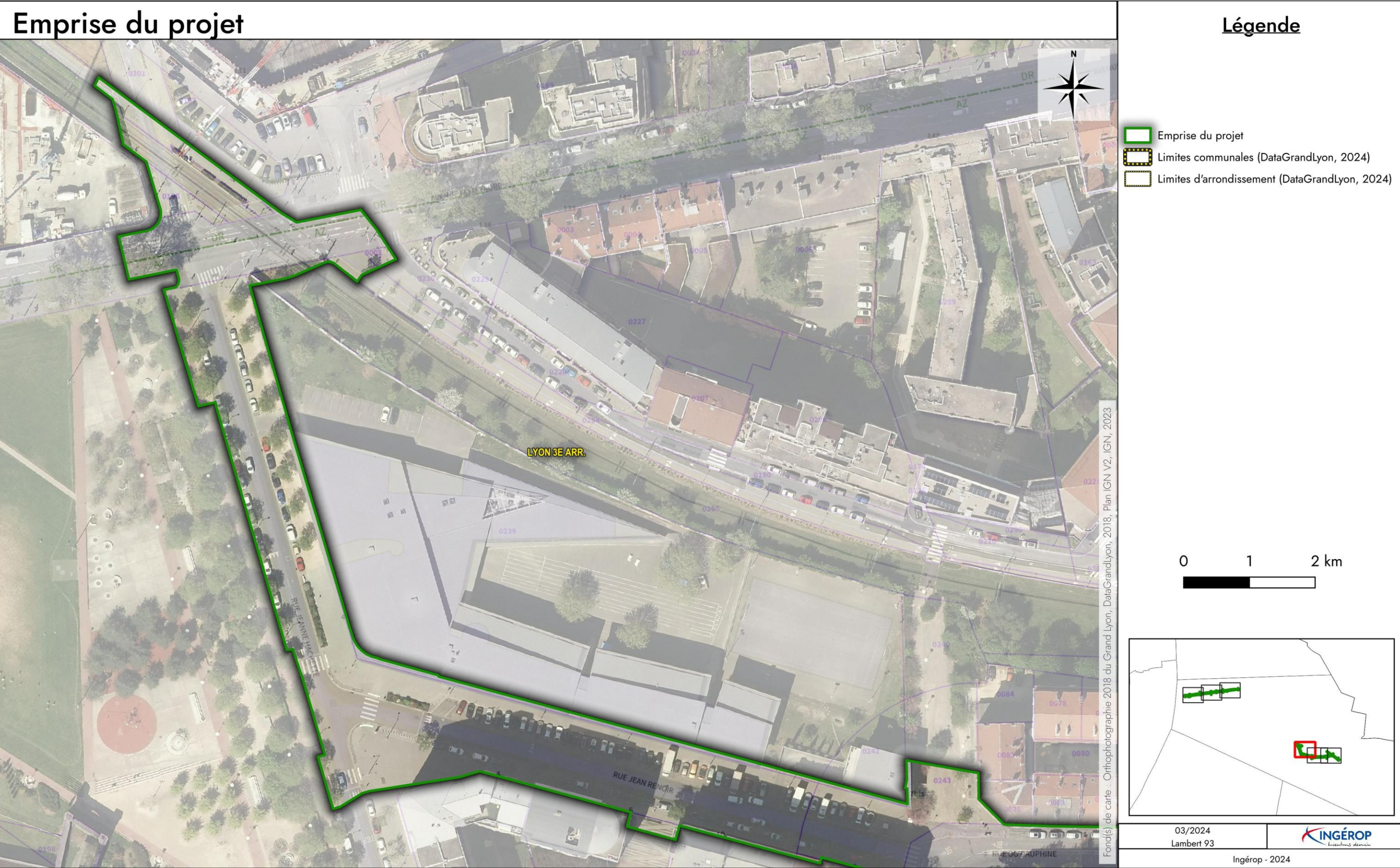
Ingérop - 2024

Annexe obligatoire n°5 : Emprise du projet

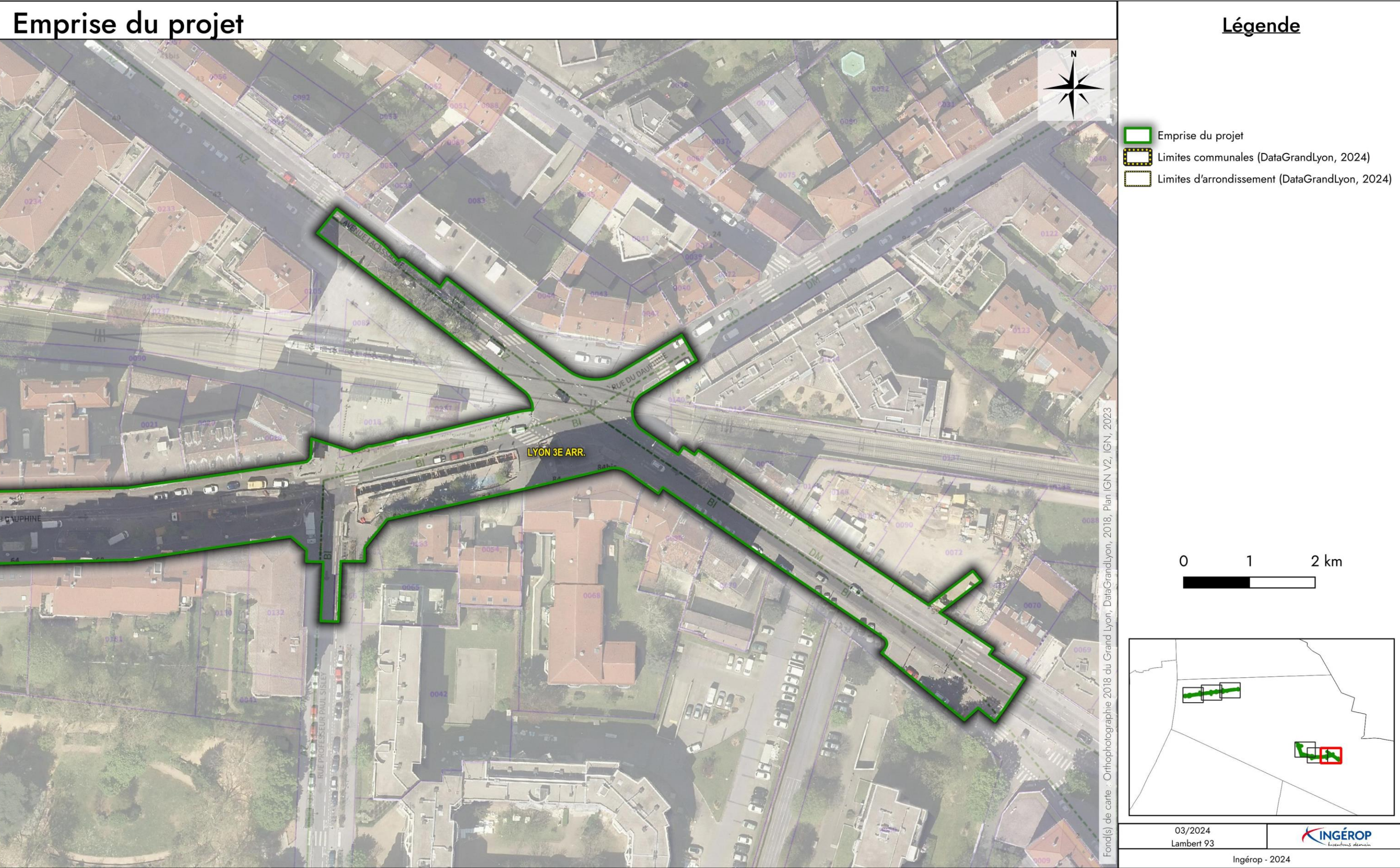




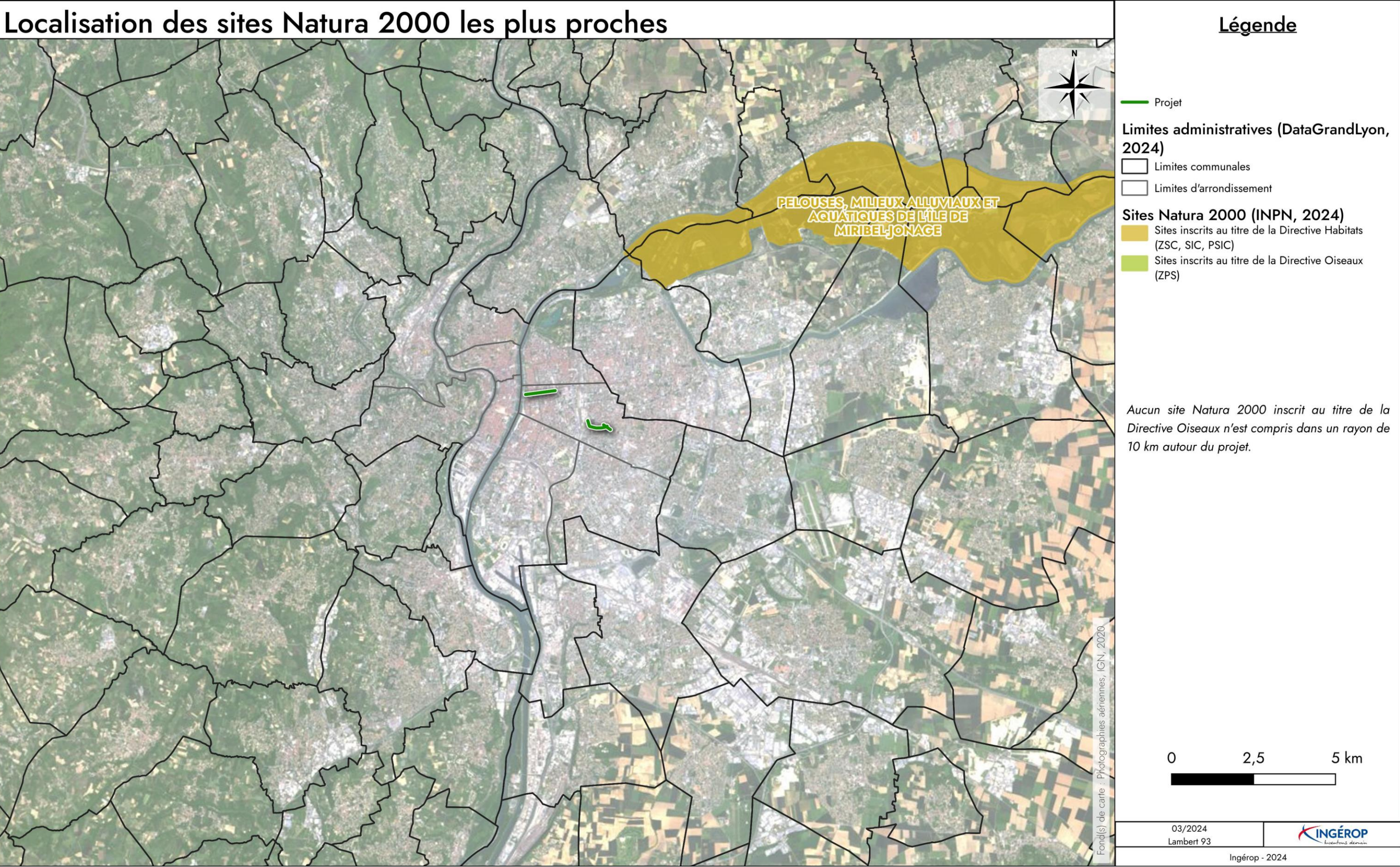








Annexe obligatoire n°7 : Localisation des sites Natura 2000 les plus proches



ANNEXES VOLONTAIRES

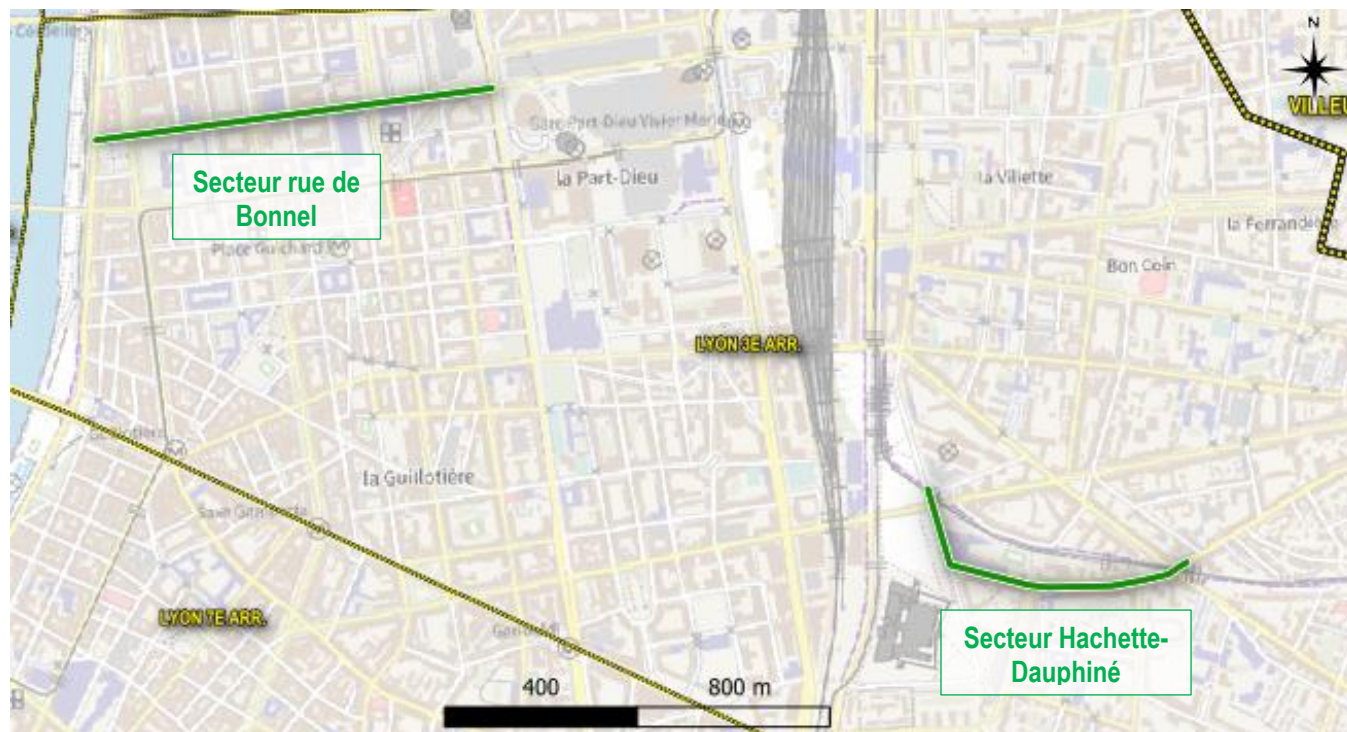
Annexe volontaire n°1 : Compléments à la rubrique 4.1 – Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

I. DÉCOUPAGE DU PROJET

Le projet est découpé en 2 secteurs :

- Secteur de la rue de Bonnel, entre le quai Augagneur et la rue Garibaldi ;
- Secteur Hachette-Dauphiné, qui comprend les rues :
 - Jeanne Hachette, entre Félix Faure et la rue Renoir ;
 - Jean Renoir, entre la rue Hachette et la rue du Dauphiné ;
 - Du Dauphiné, , entre la rue Renoir et l'avenue Lacassagne.

Figure 1 : Découpage du projet



A noter que le secteur de la rue de Bonnel a déjà fait l'objet d'un PRO tandis que le secteur Hachette-Dauphiné est en phase d'études préliminaires.

II. SECTEUR DE LA RUE DE BONNEL

II.1. Découpage du secteur

Le secteur de la rue de Bonnel est divisé en trois sections :

- Section 1 : Quai Augagneur - Avenue Maréchal de Saxe ;
- Section 2 : Avenue Maréchal de Saxe - Rue Duguesclin ;
- Section 3 : Rue Duguesclin – Rue Garibaldi.

Figure 2 : Découpage du secteur de la rue de Bonnel



II.2. Principe-type d'aménagement

L'objectif du projet consiste à insérer l'aménagement cyclable tout en améliorant le confort des piétons, leur sécurisation ainsi que les aménagements dédiés aux transports en commun. Le projet permet aussi de réaménager la rue de Bonnel et de désimperméabiliser et végétaliser l'espace public.

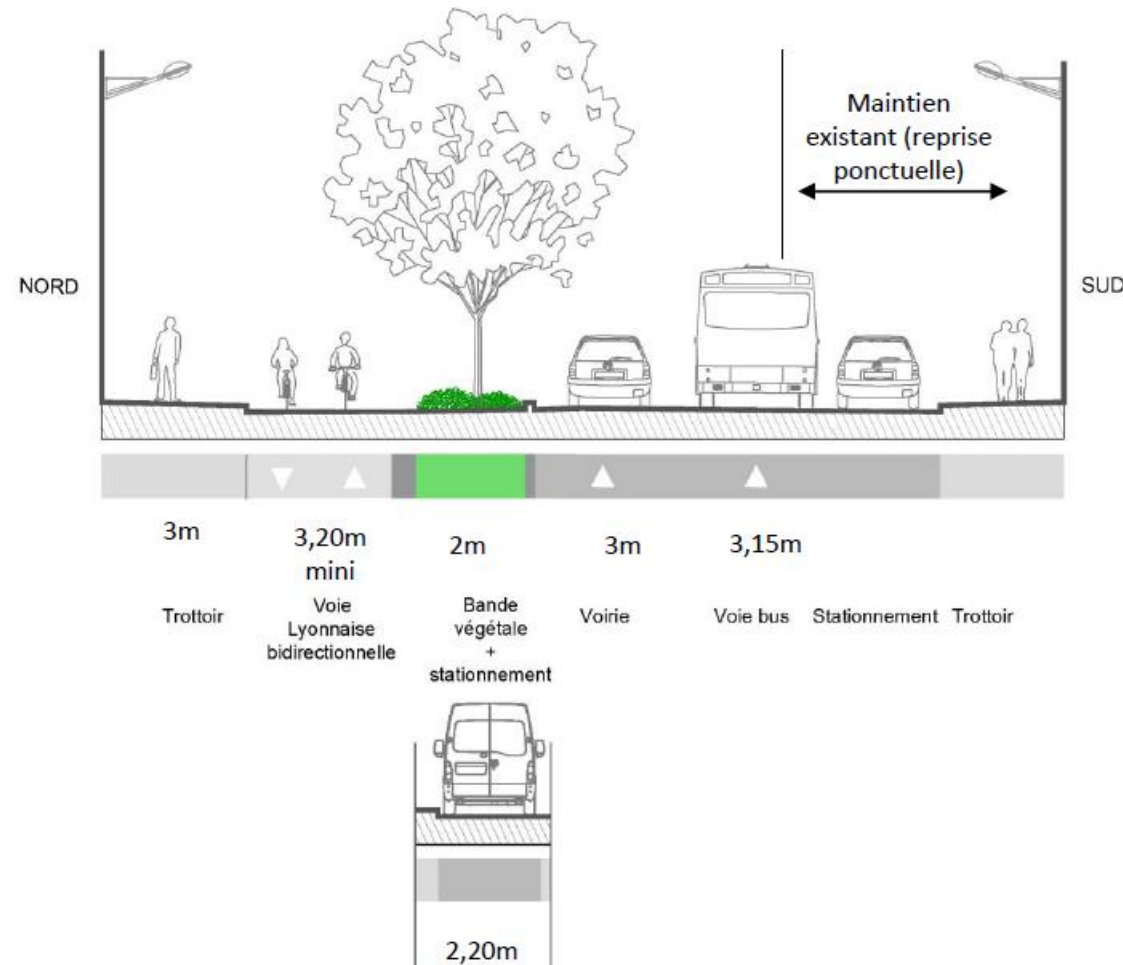
Du Nord au Sud, cette opération se caractérise par :

- 3m de trottoir – reprise sur l'ensemble du linéaire ;
- 3,20 m minimum d'aménagement cyclable bidirectionnel au Nord ;
- Une bande fonctionnelle : plantation, place livraison, place de desserte, de 2,20 m minimum ;
- 1 voie véhicules légers (VL) de 3 m ;
- 1 voie bus de 3,15 m ;
- Au Sud, le maintien des trottoirs existants et stationnements existants (reprise ponctuelle).

Les places de livraison, les places pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les terrasses impactées sont restituées sur la bande technique ou à proximité immédiate.

Une attention et une vigilance particulière sont accordées à l'application du programme cadre des voies lyonnaises ainsi qu'à l'application des préconisations nationales et métropolitaines.

Figure 3 : Profil type des aménagements prévus rue de Bonnel



II.3. Section 1 : Quai Augagneur – Avenue Maréchal de Saxe

II.3.1. Quai Augagneur – Cours de la Liberté

Sur cette section, entre les 2 intersections, la partie Sud est entièrement reprise pour assurer une continuité de profil avec l'ensemble de la rue de Bonnel. Le stationnement est réorganisé en longitudinal avec des plantations. L'accès technique au parc est préservé.

Côté nord, la place de livraison est restituée dans la bande fonctionnelle. Elle est décalée au droit du passage piéton pour permettre l'utilisation des abaissés de trottoir par le livreur (une bordure haute protège l'aménagement cyclable créé le long de la place de livraison).

Le projet simplifie l'intersection Bonnel-Liberté et la sécurise pour les modes actifs.

Figure 4 : Vues de la rue de Bonnel, section 1

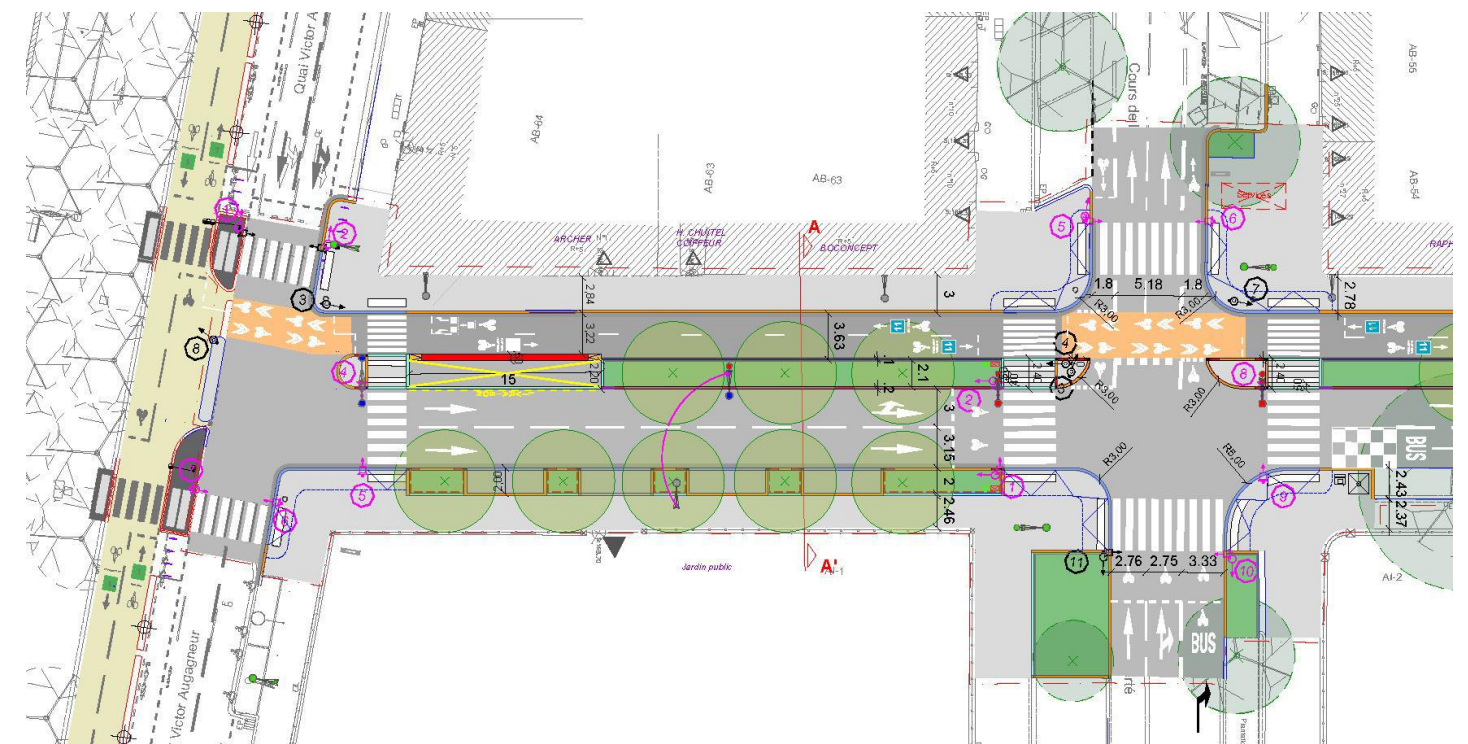


Le long du parc, vue vers l'ouest



Intersection Bonnel-Liberté

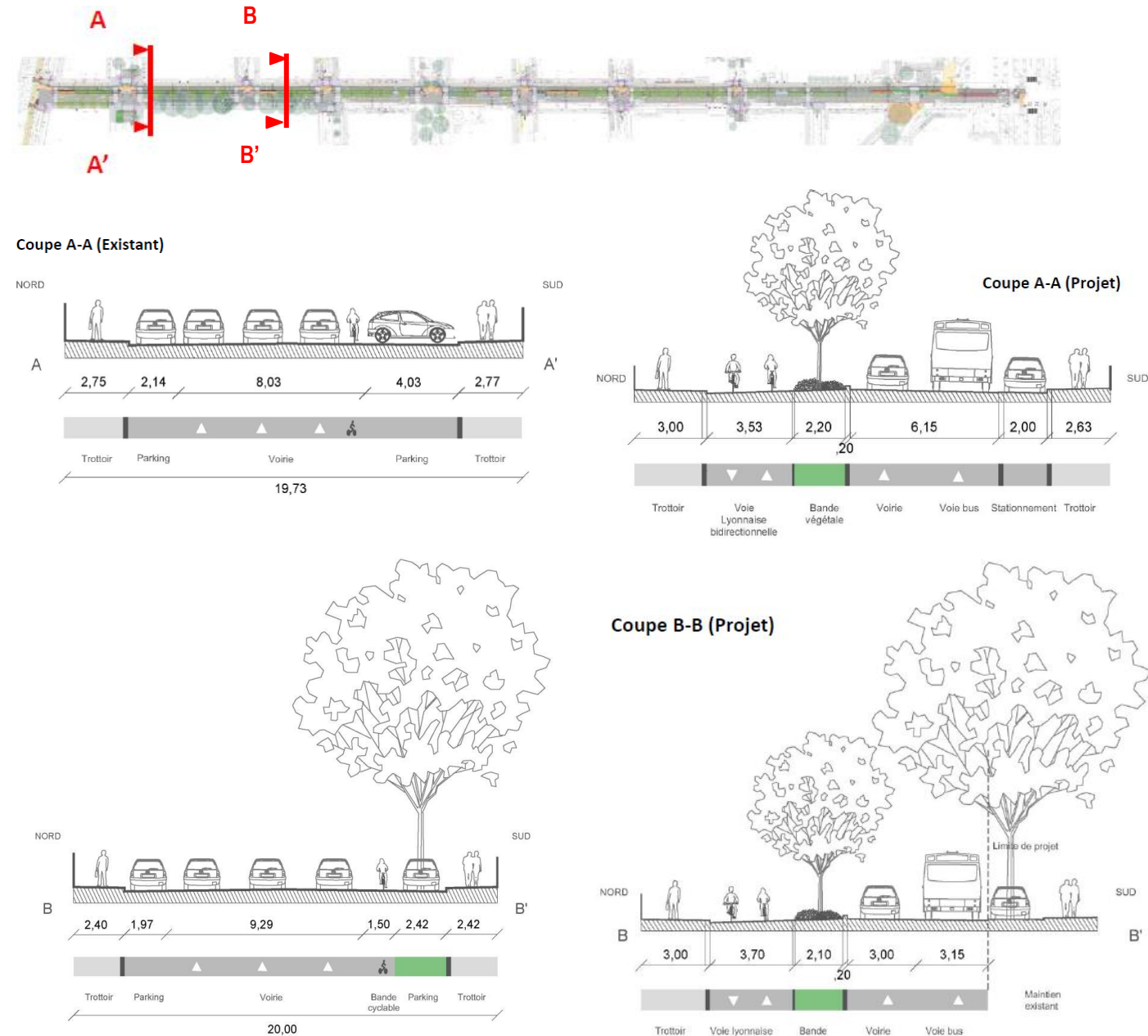
Figure 5 : Plan d'aménagement rue de Bonnel, Section 1 : Augagneur – Liberté



II.3.2. Cours de la Liberté – Rue Corneille

Le profil du projet est de 3,50 m minimum, réduit à 3,20 m au droit des emplacement de desserte.

Figure 6 : Coupes de l'existant et du projet rue de Bonnel, Section 1 : Liberté – Corneille



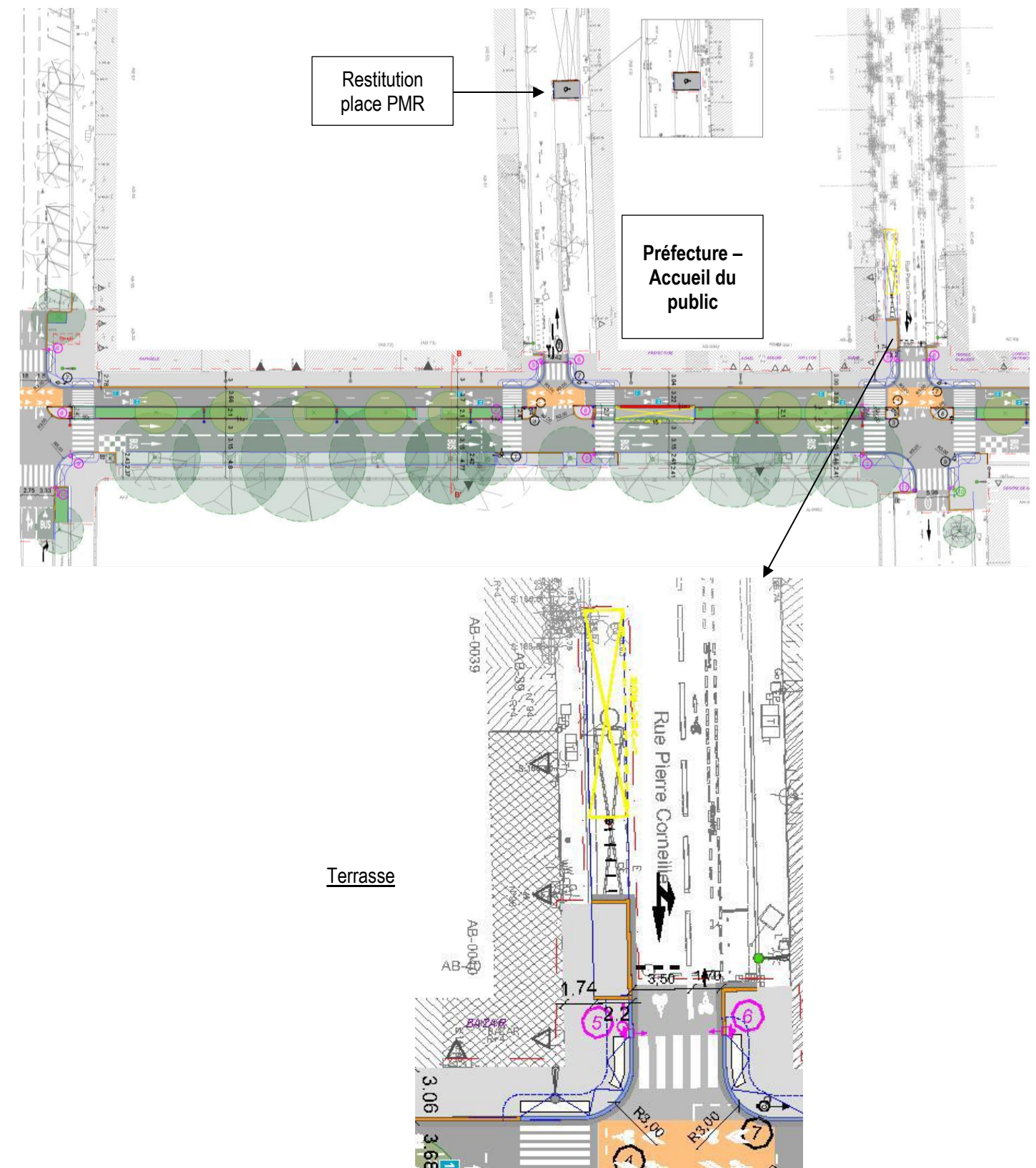
Devant la préfecture Nord (accueil du public), la place PMR est supprimée et déplacée rue Molière, où se situe également l'entrée de la préfecture. L'emprise « Police » est maintenue dans la bande fonctionnelle, interrompant l'alignement d'arbres. Cependant, pour faciliter les interventions, la bordure est abaissée avec une vue de 10 cm au lieu de 15 cm.

La voie bus à 3,15 m débute sur ce tronçon (le bus arrive du cours de la Liberté).

Les intersections sont reprises pour une mise en sécurité et accessibilité des traversées piétonnes.

La terrasse saisonnière du restaurant le Bazar, implantée sur Bonnel à l'angle avec la rue Corneille est repositionnée sur la rue Corneille. La reprise de l'intersection et le déplacement de la terrasse sur Corneille nécessitent de faire glisser les arceaux vélos et la place livraison existante (sur la rue Corneille) plus au Nord (cf. Figure 7).

Figure 7 : Plan d'aménagement rue de Bonnel, Section 1 : Liberté – Corneille



II.3.3. Rue Corneille – Avenue de Saxe

Le profil du projet se prolonge, uniquement interrompu par une entrée charretière.

L'intersection avenue de Saxe/Bonnel a fait l'objet de travaux récents améliorant la perméabilité autour des platanes et sécurisant l'intersection. Ces aménagements ne sont pas remis en cause.

Figure 8 : Plan d'aménagement rue de Bonnel, Section 1 : Corneille – Avenue de Saxe

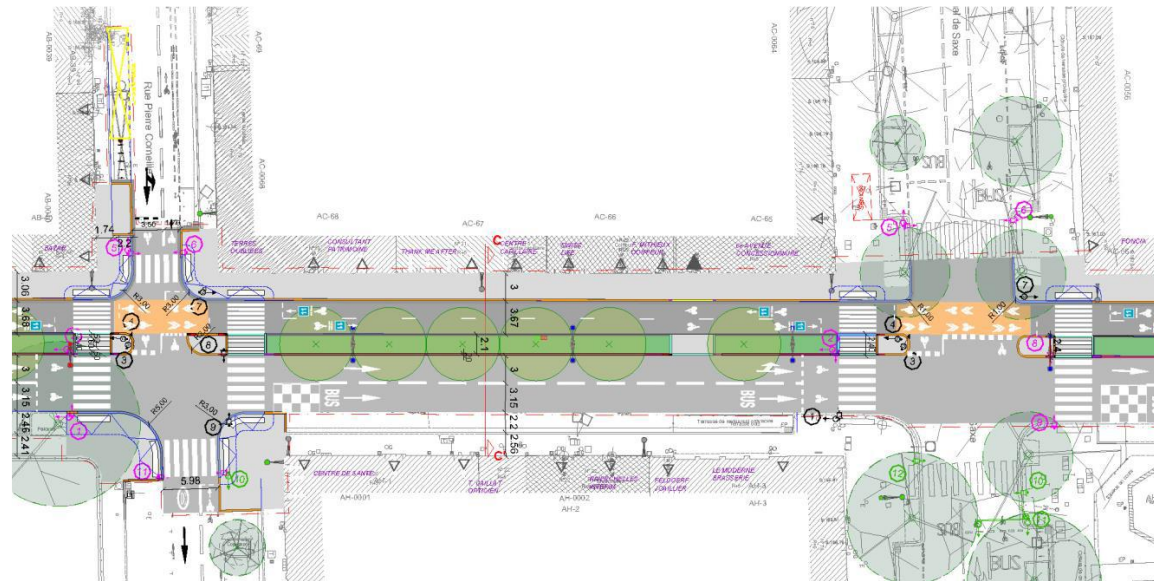
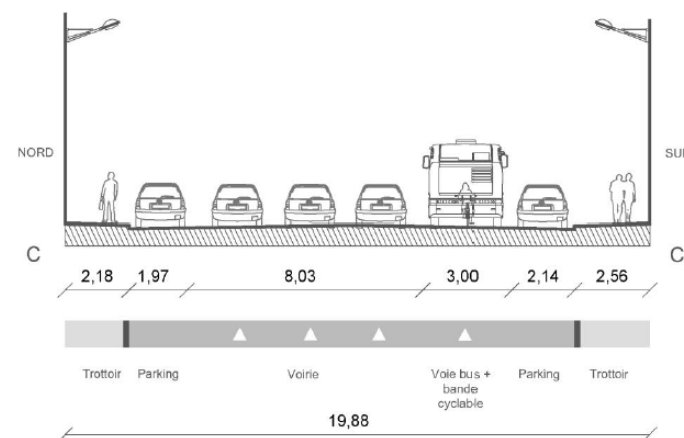


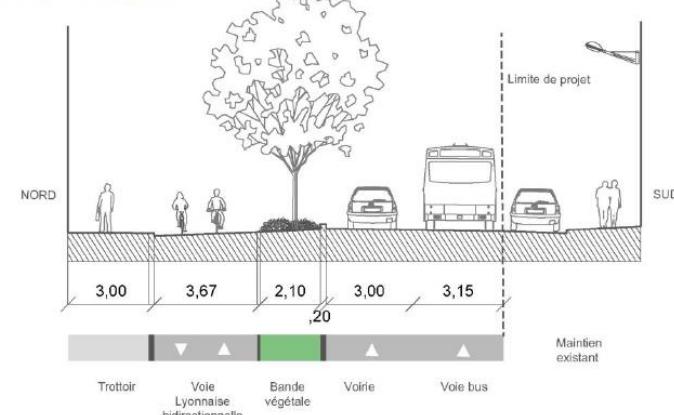
Figure 9 : Coupes de l'existant et du projet rue de Bonnel, Section 1 : Corneille – Avenue de Saxe



Coupe C-C (Existant)



Coupe C-C (Projet)



II.4. Section 2 : Avenue Maréchal de Saxe – Rue Duguesclin

II.4.1. Avenue de Saxe / rue de Créqui

Entre Vendôme et Créqui, les besoins fonctionnels du consulat de Roumanie, de la desserte des hôtels Mercure et Best Western et des places de livraisons pour le Super U limitent le nombre d'arbres projet. Cependant, pour faciliter le passage des piétons, la bordure est abaissée avec une vue de 10 cm au lieu de 15 cm devant l'hôtel Mercure et le consulat.

Côté Sud, le quai du C9 est maintenu à son emplacement actuel (avant déplacement pour travaux sur l'immeuble 18 Bonnel).

L'emprise « Car » devant l'hôtel Mercure est restituée sur une longueur de 15 m. Cette emprise est réduite par rapport à l'existant pour la mise en sécurité des traversées piétonnes. Les intersections sont reprises pour une mise en sécurité et accessibilité des traversées piétonnes.

Figure 10 : Plan d'aménagement rue de Bonnel, Section 2 : Avenue de Saxe – Rue de Créqui

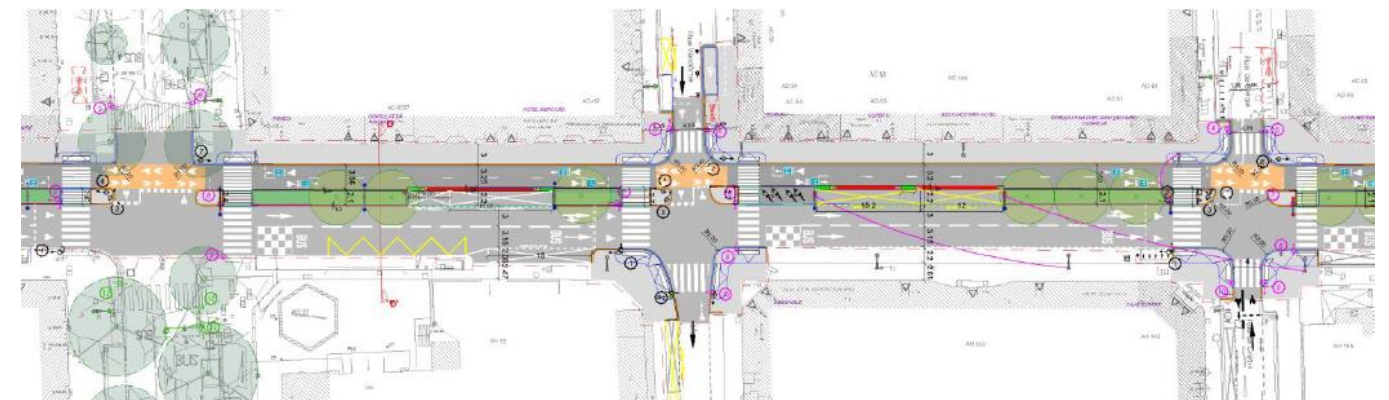


Figure 11 : Coupes de l'existant et du projet rue de Bonnel, Section 2 : Saxe – Créqui

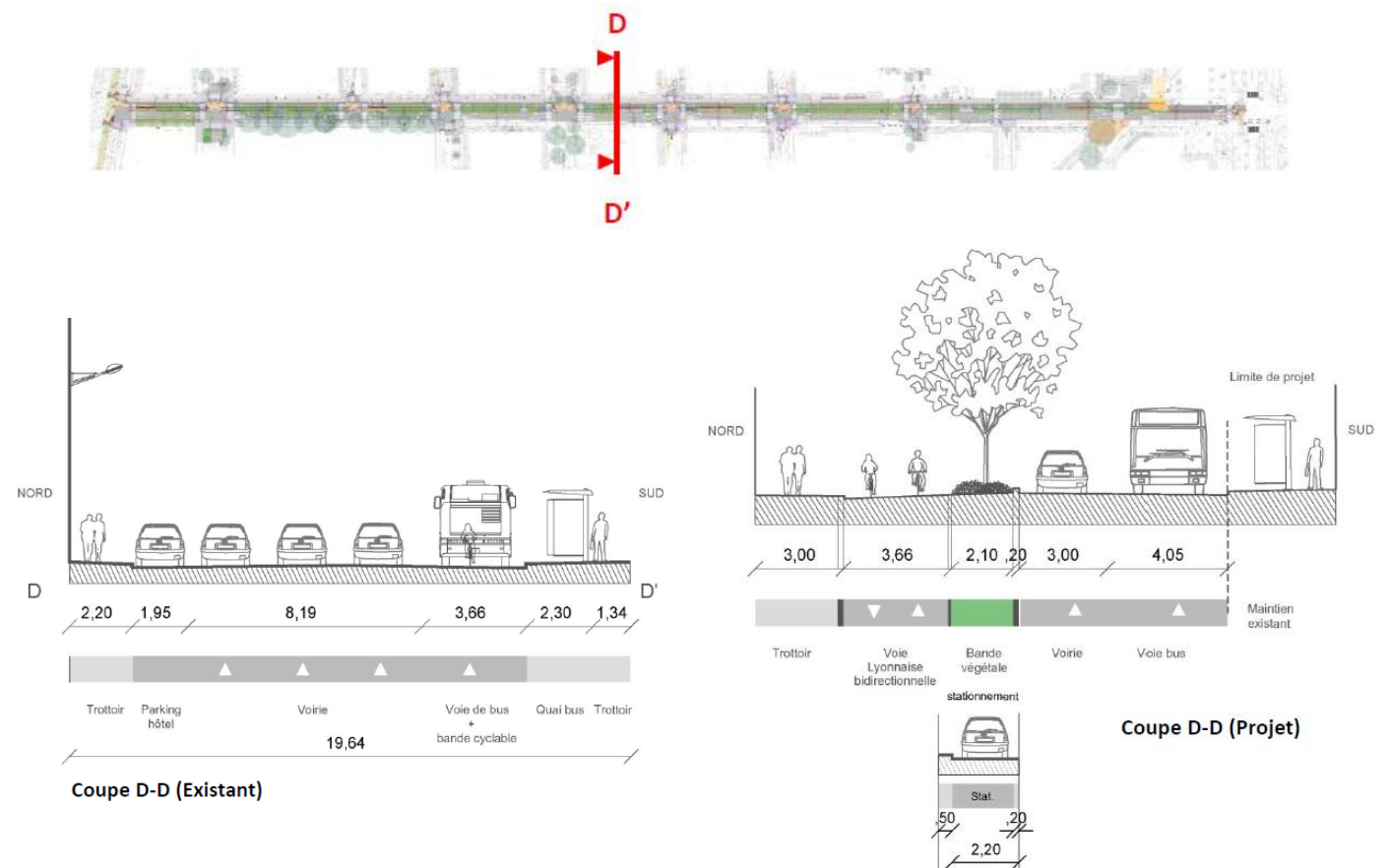


Figure 12 : Perspective d'insertion – Hôtel Mercure

Existant



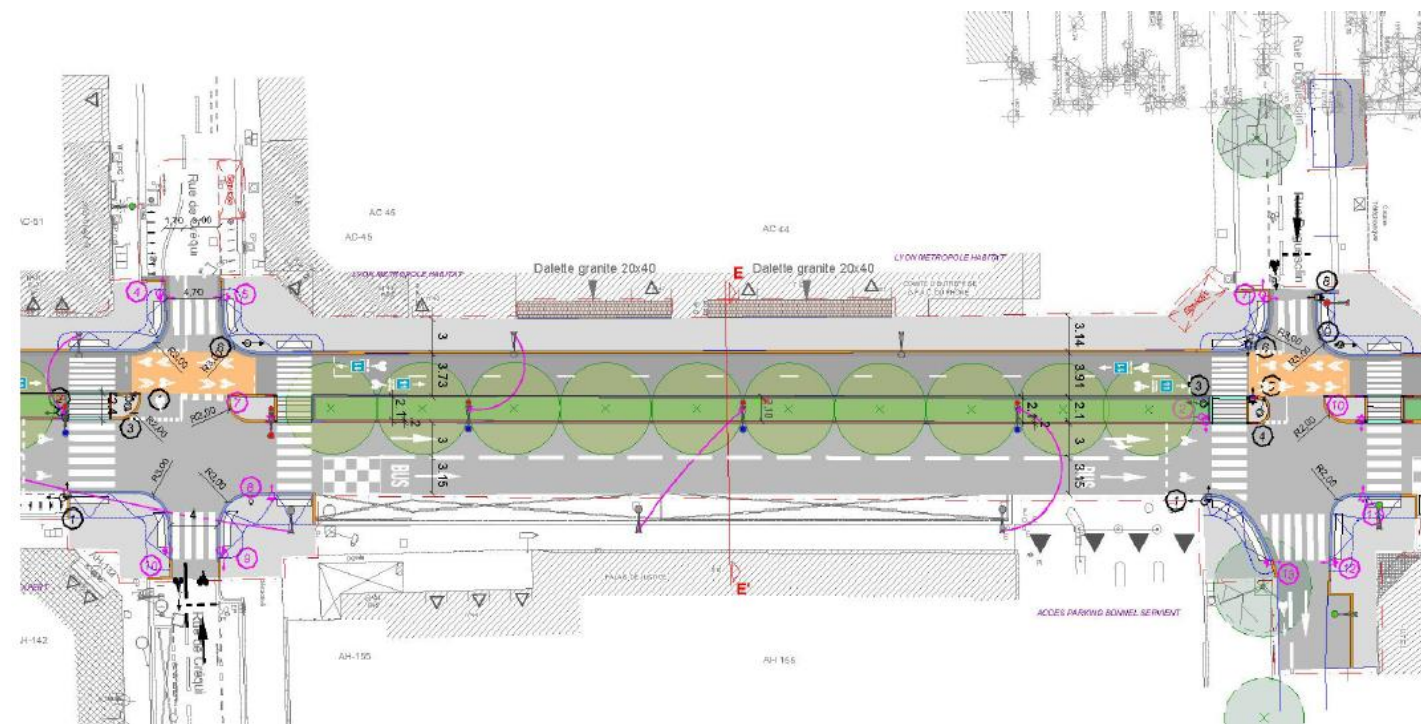
Projet



II.4.2. Rue de Créqui / Rue Duguesclin

Le profil reste identique mais la différence de niveau entre le toit de la voirie et les seuils des immeubles nécessitent une intervention spécifique sur les seuils.

Figure 13 : Plan d'aménagement rue de Bonnel, Section 2 : Rue de Créqui – Rue Duguesclin



II.5. Section 3 : Rue Duguesclin – Rue Garibaldi

II.5.1. Rue Duguesclin / Rue A. Philip

La présence du réseau d'assainissement ne permet pas de planter d'arbres. La structure végétale sera assurée par des cépées arbustives, graminées et vivaces.

Une emprise livraison de 19 m est restituée au plus près des Halles. Elle est placée entre deux entrées charretières pour permettre l'utilisation des abaissés de trottoir (une bordure haute protège l'aménagement cyclable le long de la place de livraison).

Les intersections sont reprises pour intégrer les girations, une mise en sécurité et accessibilité des traversées piétonnes. L'intersection avec la rue Garcin est aménagée en trottoir traversant. Une traversée piétonne et cycle (Nord-Sud uniquement) est créée.

Figure 14 : Plan d'aménagement rue de Bonnel, Section 3 : Duguesclin – Philip

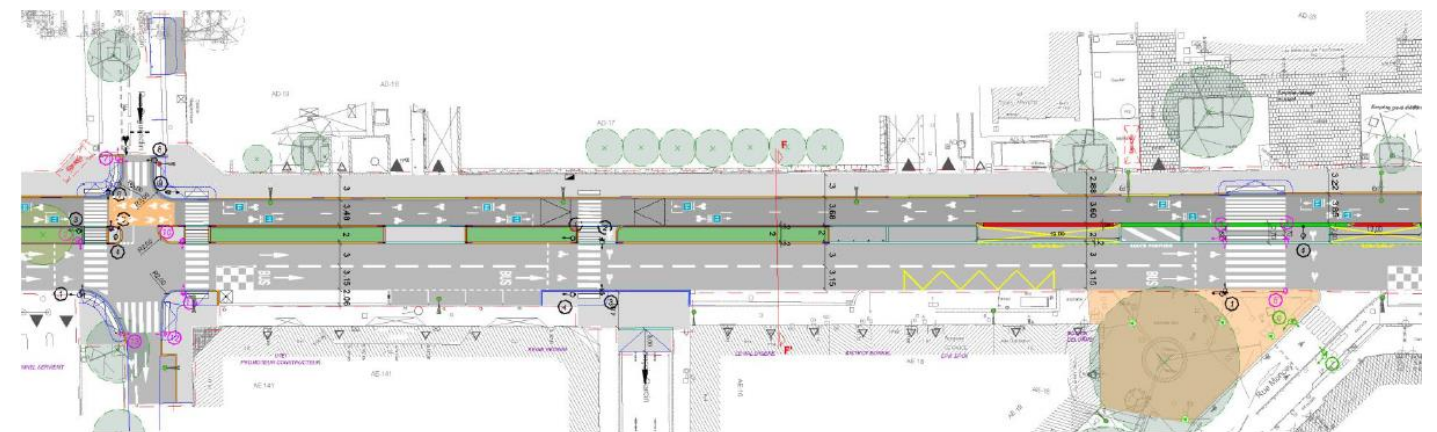
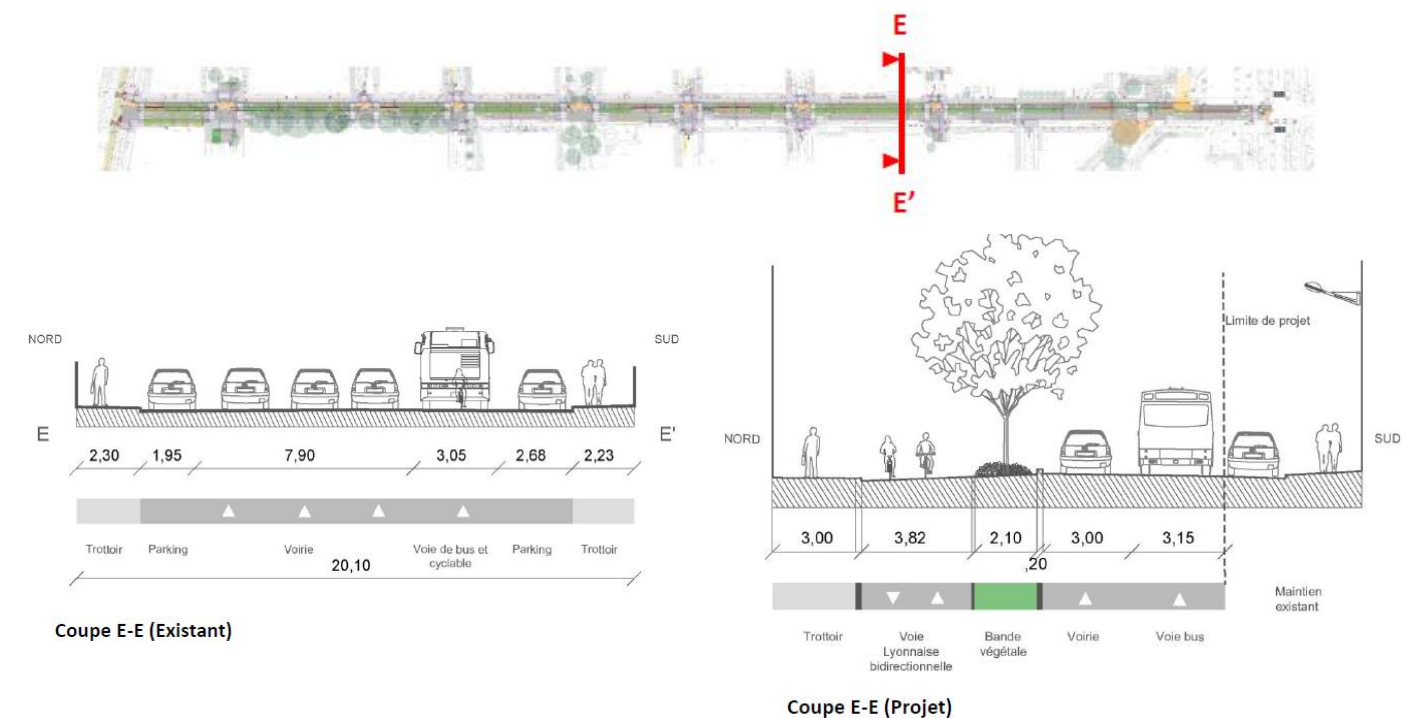


Figure 15 : Coupes de l'existant et du projet rue de Bonnel, Section 2 : Saxe – Philip



II.5.2. Rue A. Philip / Rue Garibaldi

Le profil de la rue est spécifique avec une réduction de la largeur disponible sans remise en cause des aménagements du parvis Renée Richard avec ses espaces verts et des aménagements sur Garibaldi.

Par conséquent, la bande plantée est supprimée ; l'aménagement cyclable est élargi à plus de quatre mètres.

Une bordure de 0,50 m de large est implantée entre le projet et la chaussée.

Le raccordement avec les aménagements sur André Philip est prévu pour une continuité des déplacements des cycles.

Deux aires de livraisons sont positionnées pour répondre aux besoins de desserte des Halles. Une vigilance particulière sera apportée pour empêcher le stationnement et l'accès des camions à l'aménagement cyclable.

Au vu des enjeux de sécurité, l'interdiction avec l'entrée du parking logistique des halles est traitée comme une intersection routière avec de la résine.

Figure 16 : Plan d'aménagement rue de Bonnel, Section 3 : Philip – Garibaldi

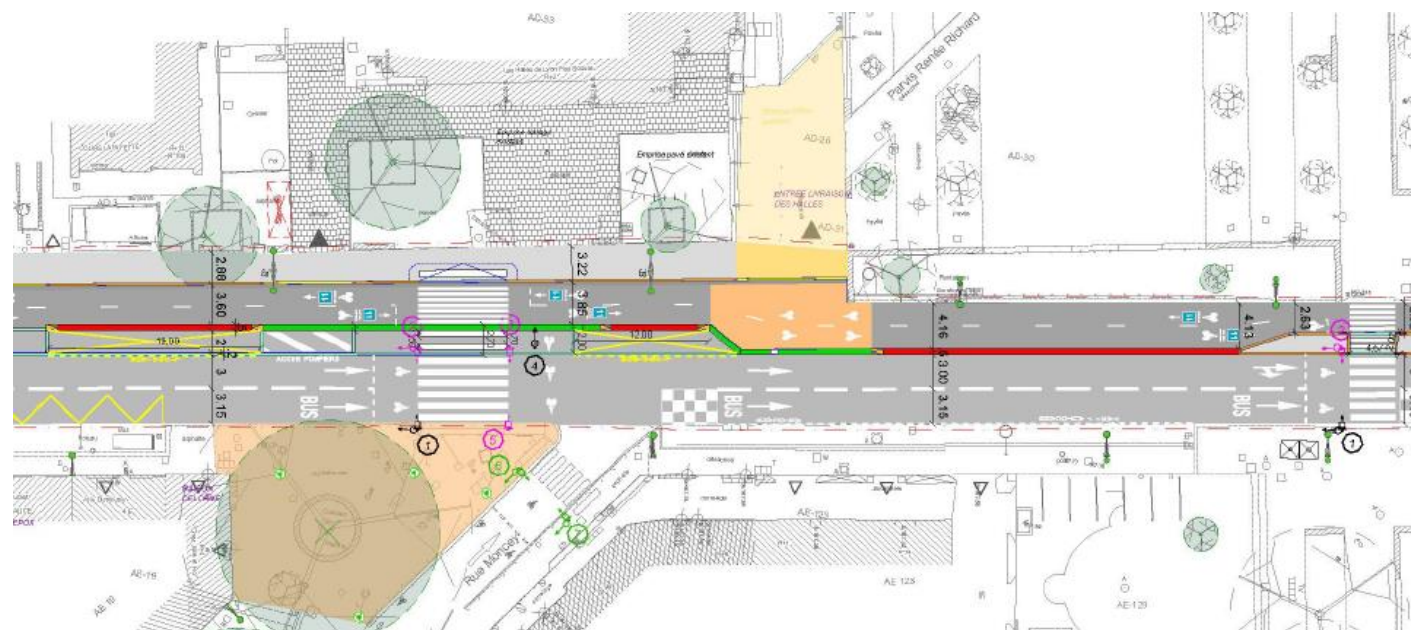


Figure 17 : Coupes de l'existant et du projet rue de Bonnel, Section 3 : Philip – Garibaldi

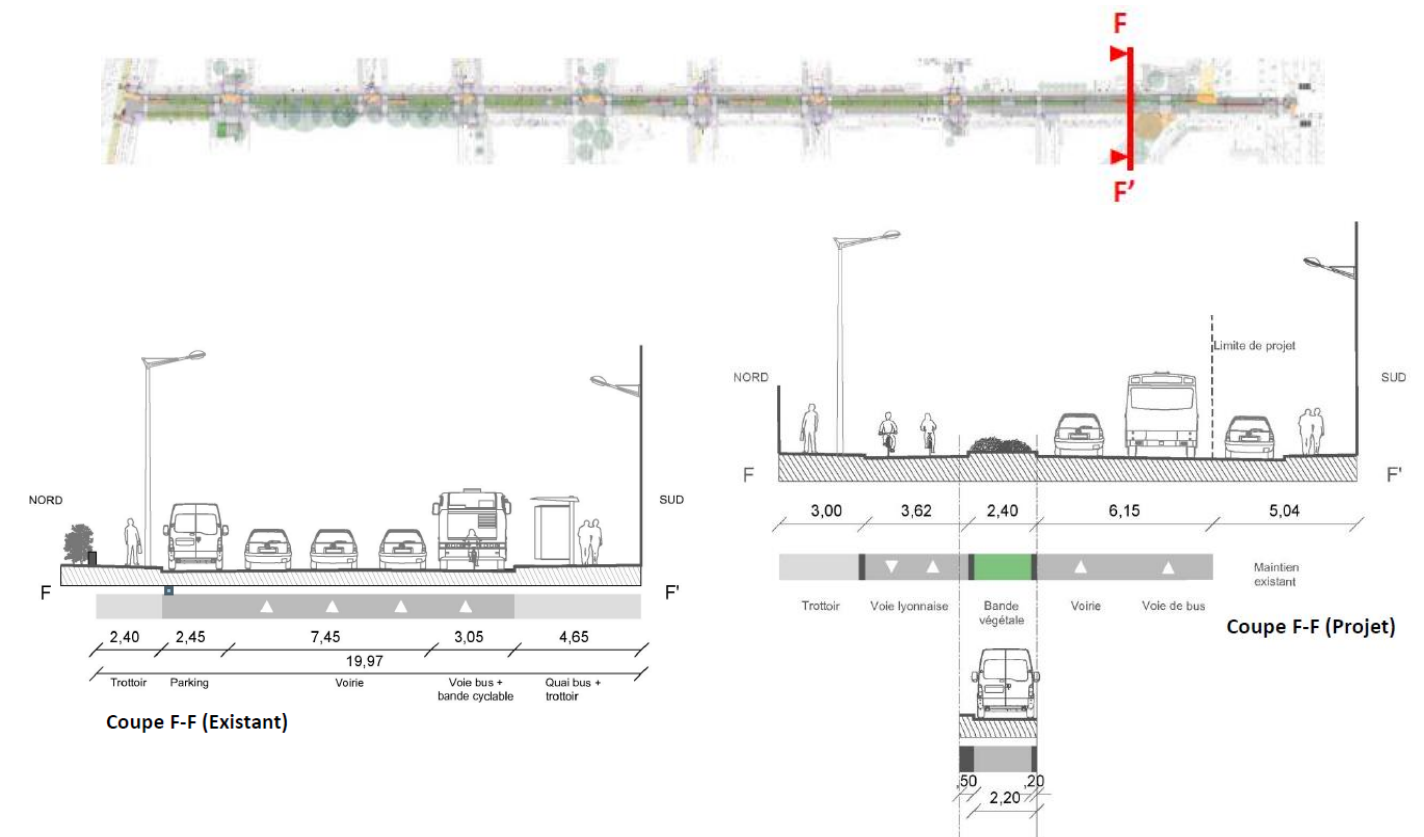
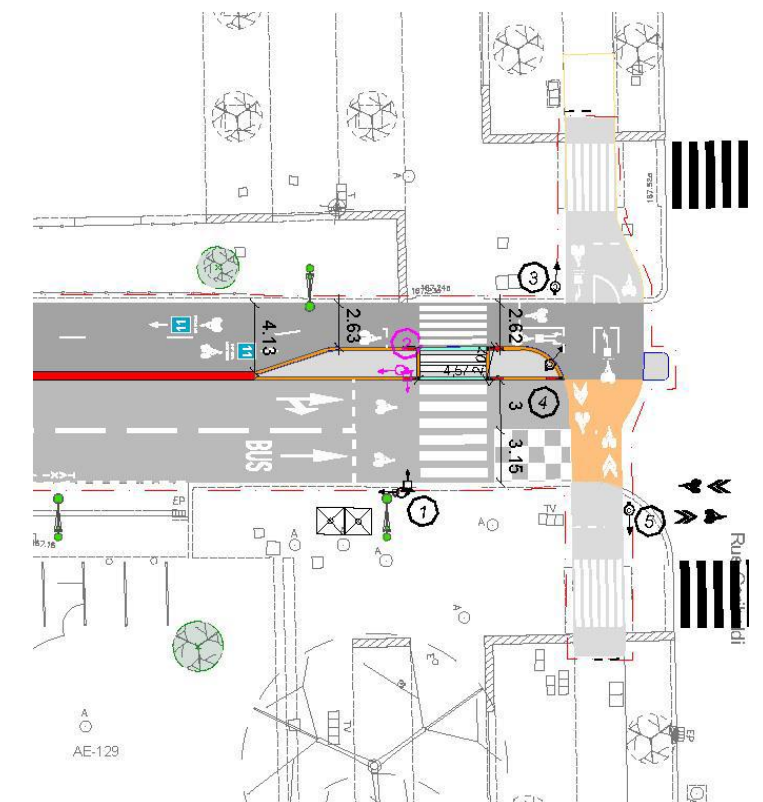


Figure 18 : Aménagement de la connexion à Garibaldi



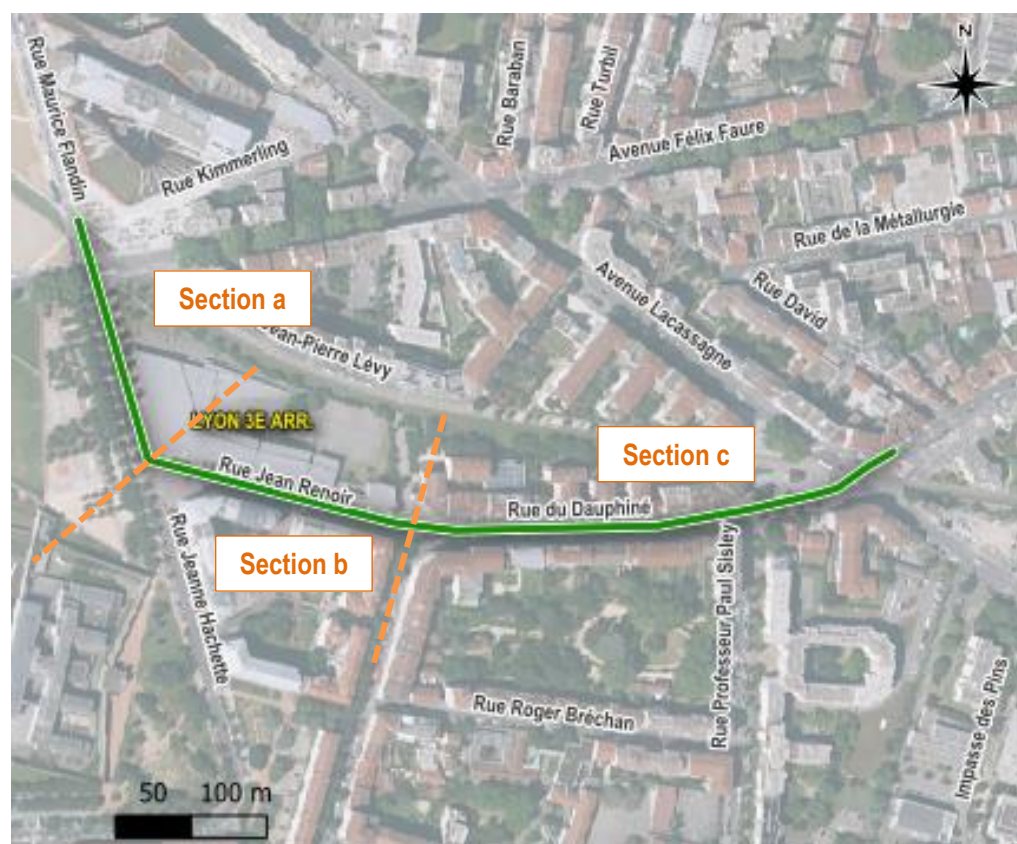
Un mouvement de tourne à gauche est aménagé depuis le Sud de Garibaldi pour rejoindre le projet. Cependant, la capacité de stockage est limitée à un cycle au vu de la place disponible (éviter le stockage sur la voirie de Bonnel).

La traversée de Garibaldi pour rejoindre les aménagements à l'Ouest de cette rue se réalise par le marquage au sol existant qui longe le passage piéton Sud.

Afin de réaliser un îlot refuge pour les piétons de 2 m, la largeur de l'aménagement cyclable est réduite à 2,63 m.

III. SECTEUR HACHETTE-DAUPHINÉ

III.1. Découpage du secteur



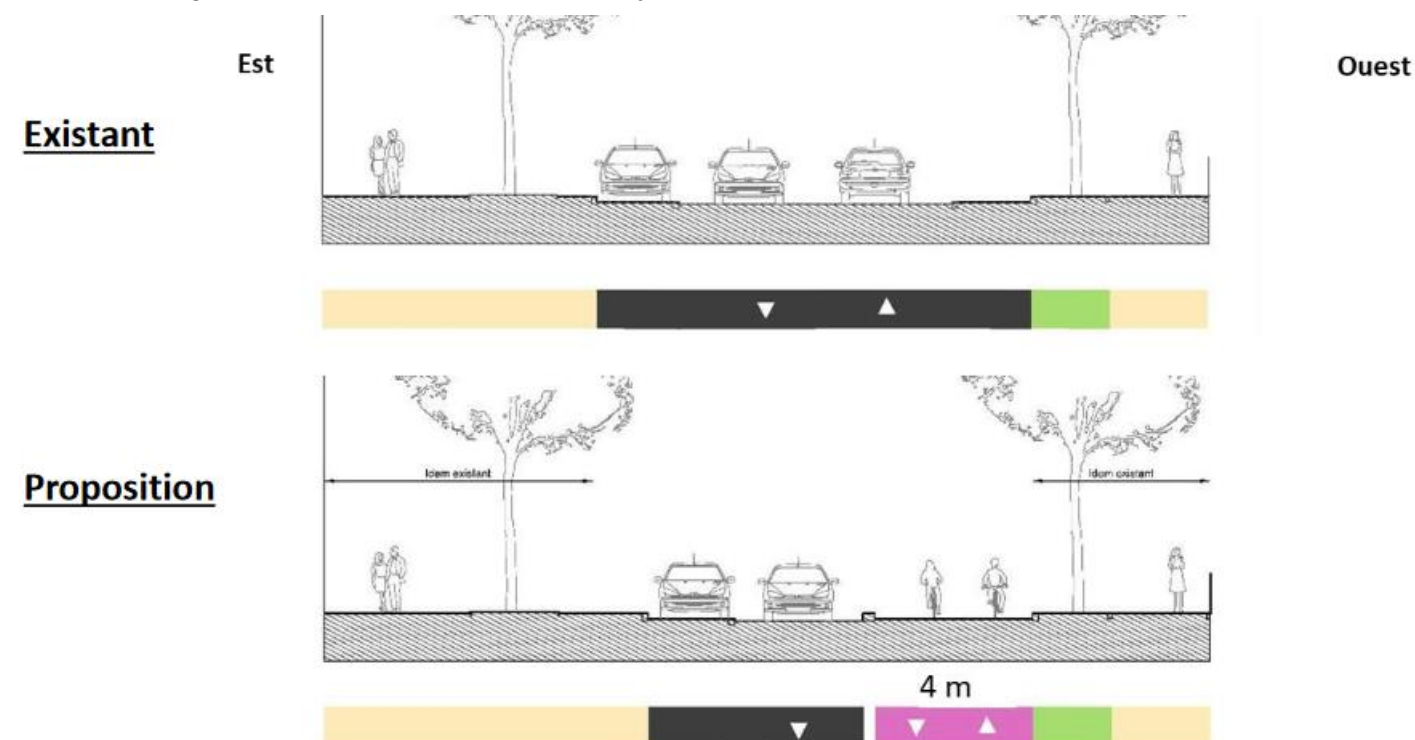
III.2. Section a : Rue Hachette

Sur la rue Hachette, entre l'avenue Félix Faure et la rue Renoir, l'aménagement d'une piste cyclable à double sens d'une largeur de 4 m côté Ouest est proposé. Cet aménagement se raccorderait au BHNS Part-Dieu Sept Chemins.

La rue Hachette serait mise à sens unique dans le sens Sud vers Nord entre l'avenue Félix Faure et la rue Renoir. Le sens de circulation pourrait être questionné et inversé dans le cadre des études de conception à venir, en lien notamment avec l'interface avec le projet du BHNS.

Les stationnements (dont les arrêts cars) seraient conservés côté collège (Est). Les stationnements côté Ouest seraient supprimés.

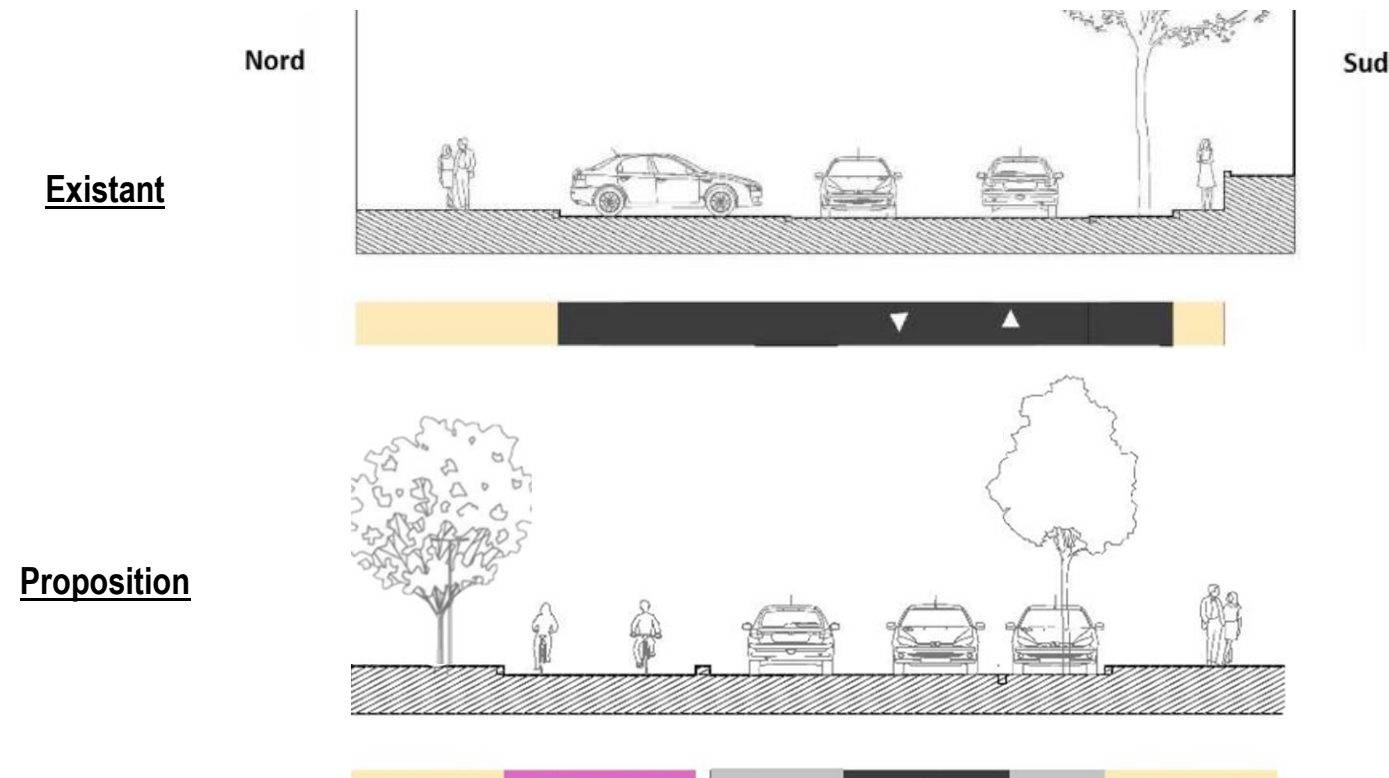
Figure 19 : Coupes de l'existant et du projet secteur Hachette-Dauphiné, Section a : Rue Hachette



III.3. Section b : Rue Renoir

Sur la rue Renoir, entre la rue Hachette et la rue du Dauphiné, l'aménagement consiste en la création d'une piste bidirectionnelle au Nord de la rue d'une largeur de 4 m. Il prévoit la mise à sens unique de la rue dans le sens Est-Ouest, ainsi qu'une diminution des stationnements côté collège. La possibilité de plantation d'un alignement d'arbres est à confirmer, selon les impacts réseaux.

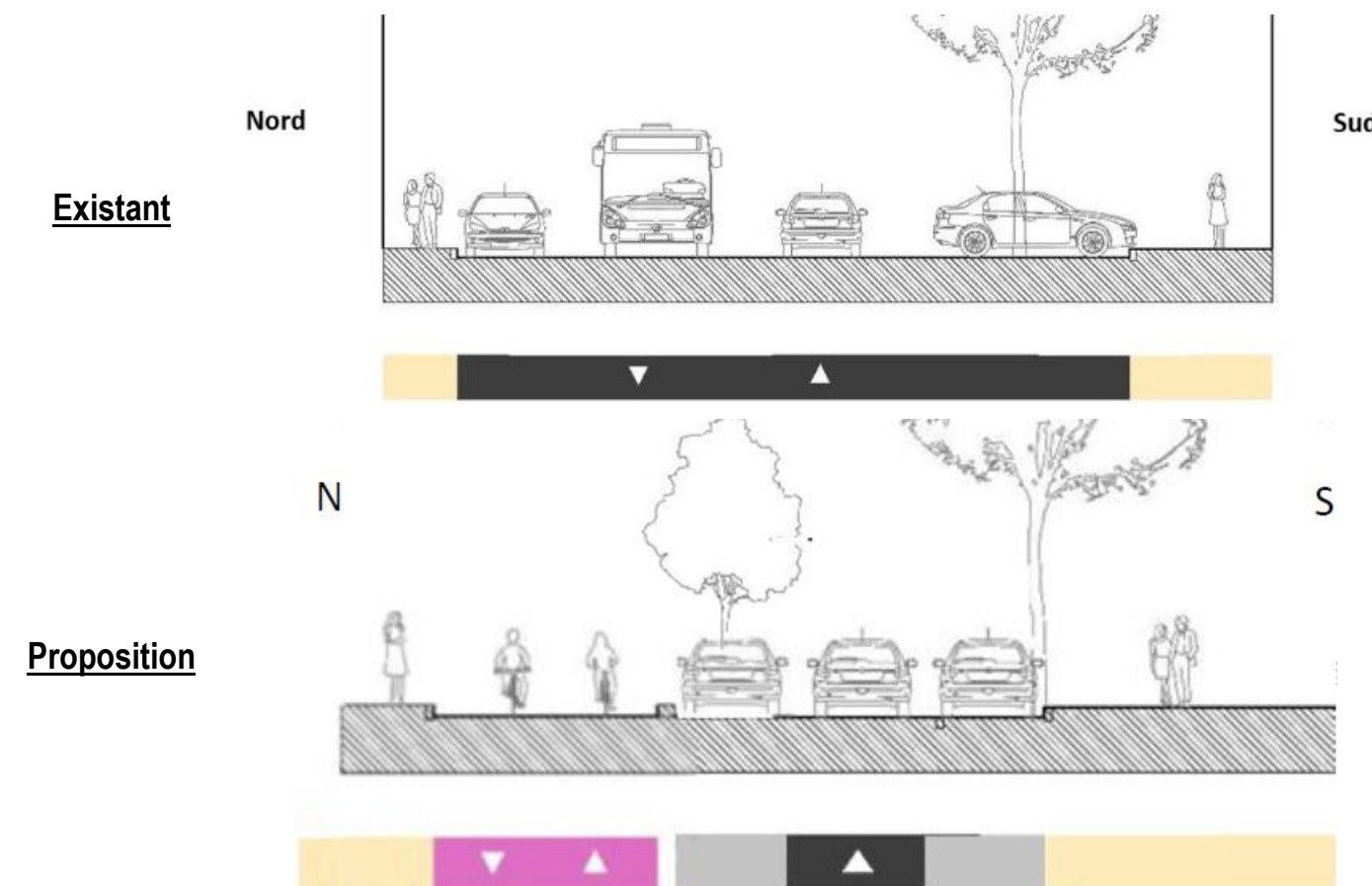
Figure 20 : Coupes de l'existant et du projet secteur Hachette-Dauphiné, Section b : Rue Renoir



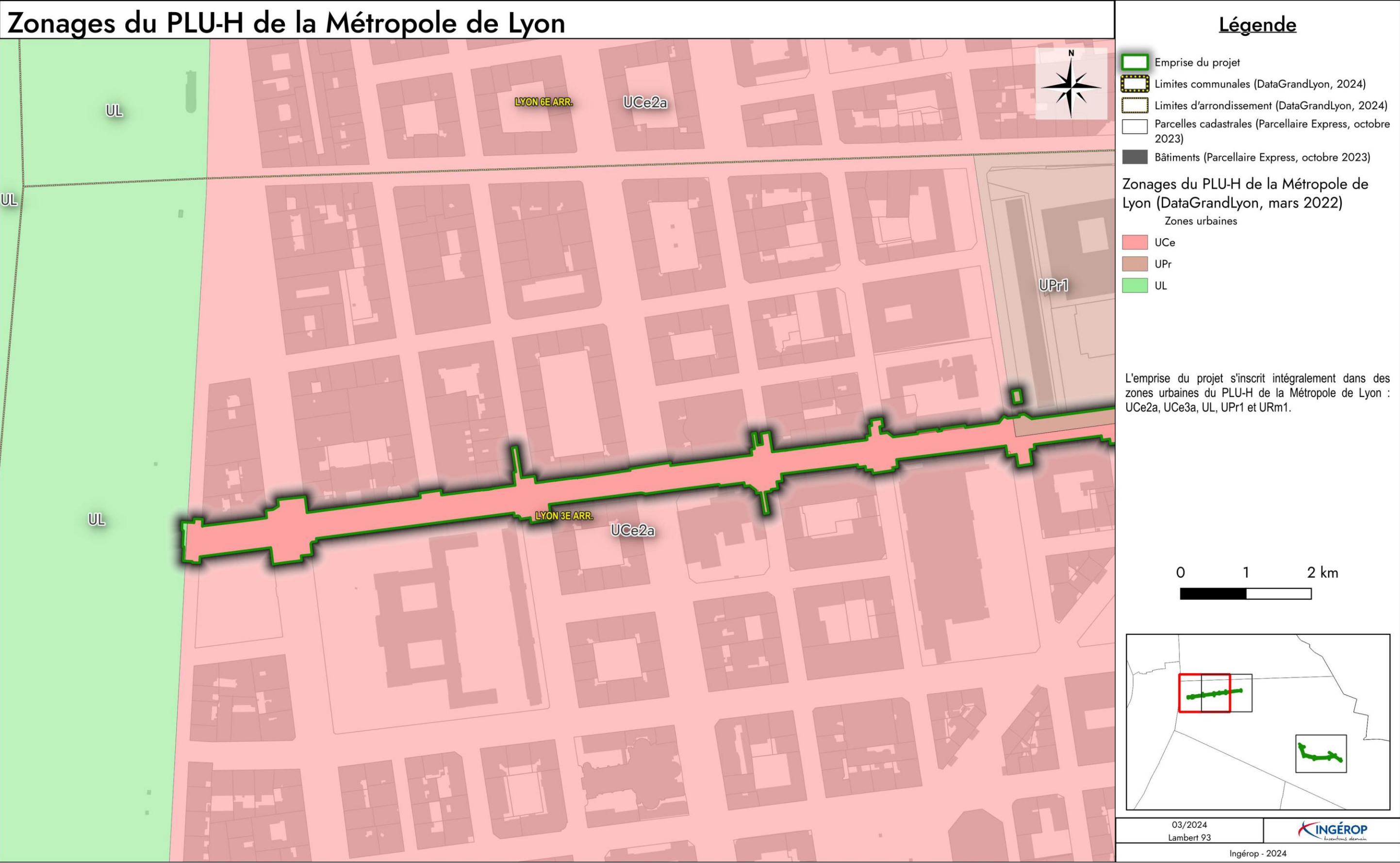
III.4. Section c : Rue du Dauphiné

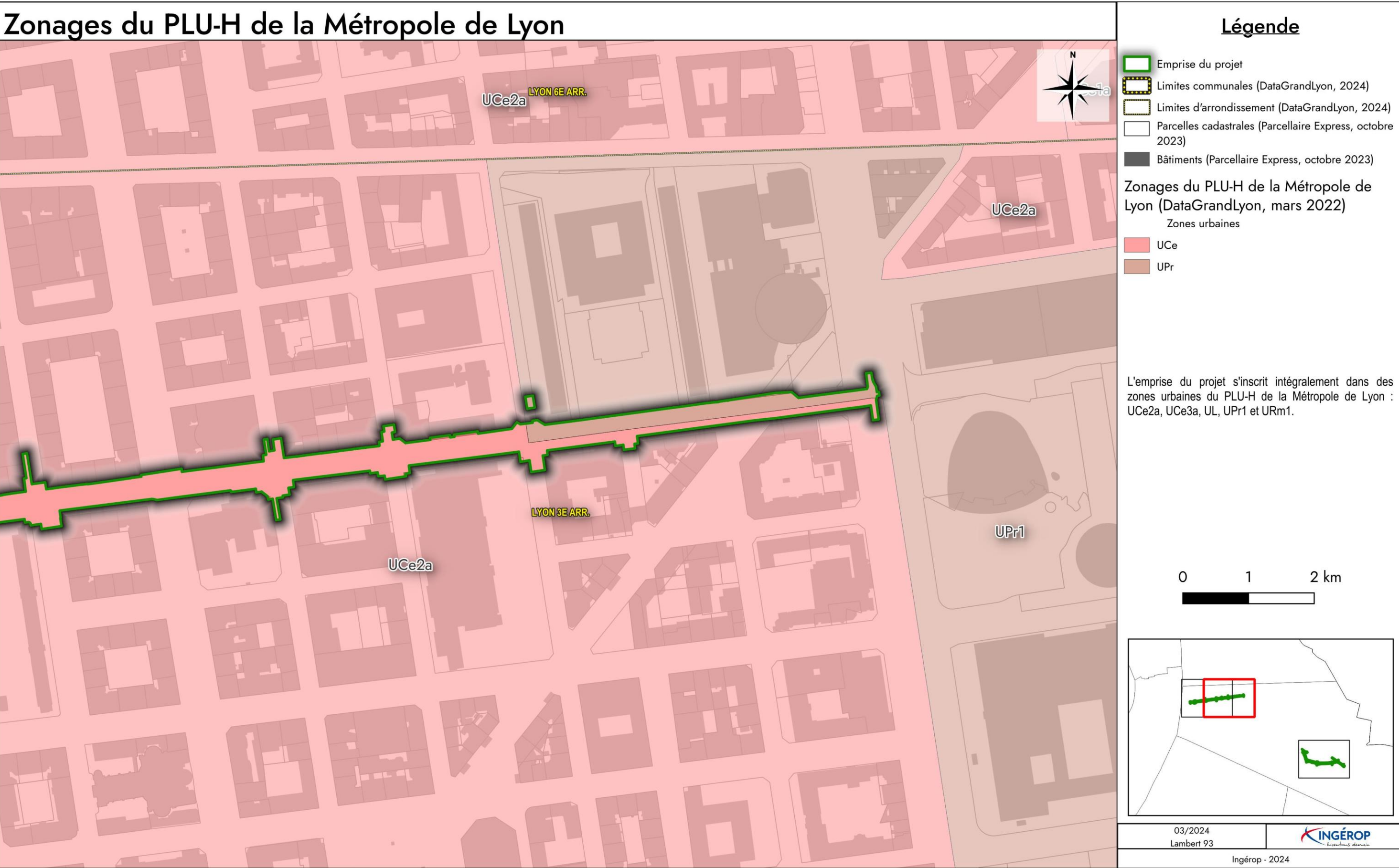
Sur la rue du Dauphiné, entre la rue Renoir et l'avenue Lacassagne, l'aménagement consiste en la création d'une piste bidirectionnelle au Nord de la rue d'une largeur de 4 m, la suppression du contresens bus (report par les rues Sisley et Saint Philippe) et le maintien du stationnement au Nord et au Sud mais en longitudinale : possibilité d'intégrer des places livraisons.

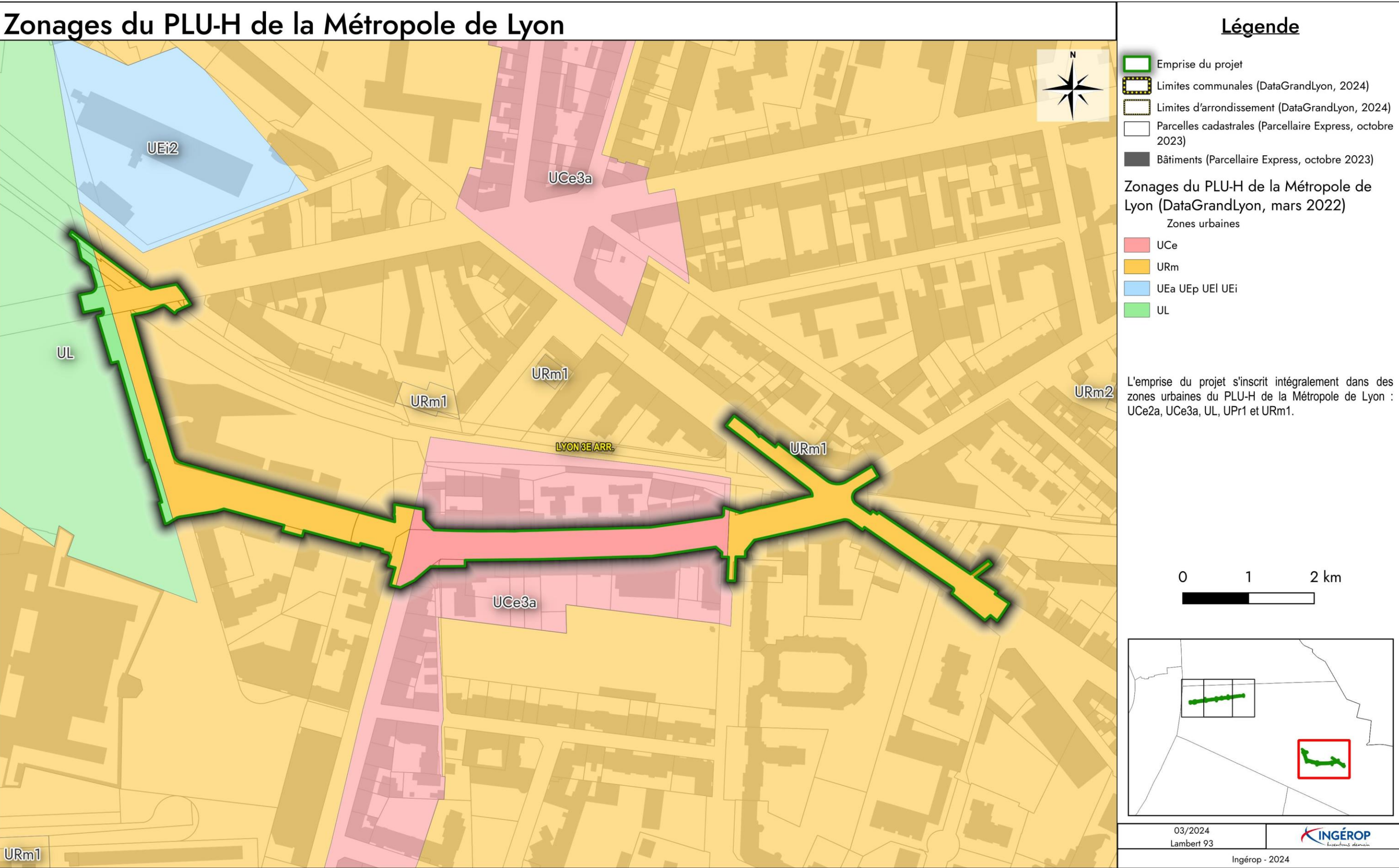
Figure 21 : Coupes de l'existant et du projet secteur Hachette-Dauphiné, Section c : Rue du Dauphiné



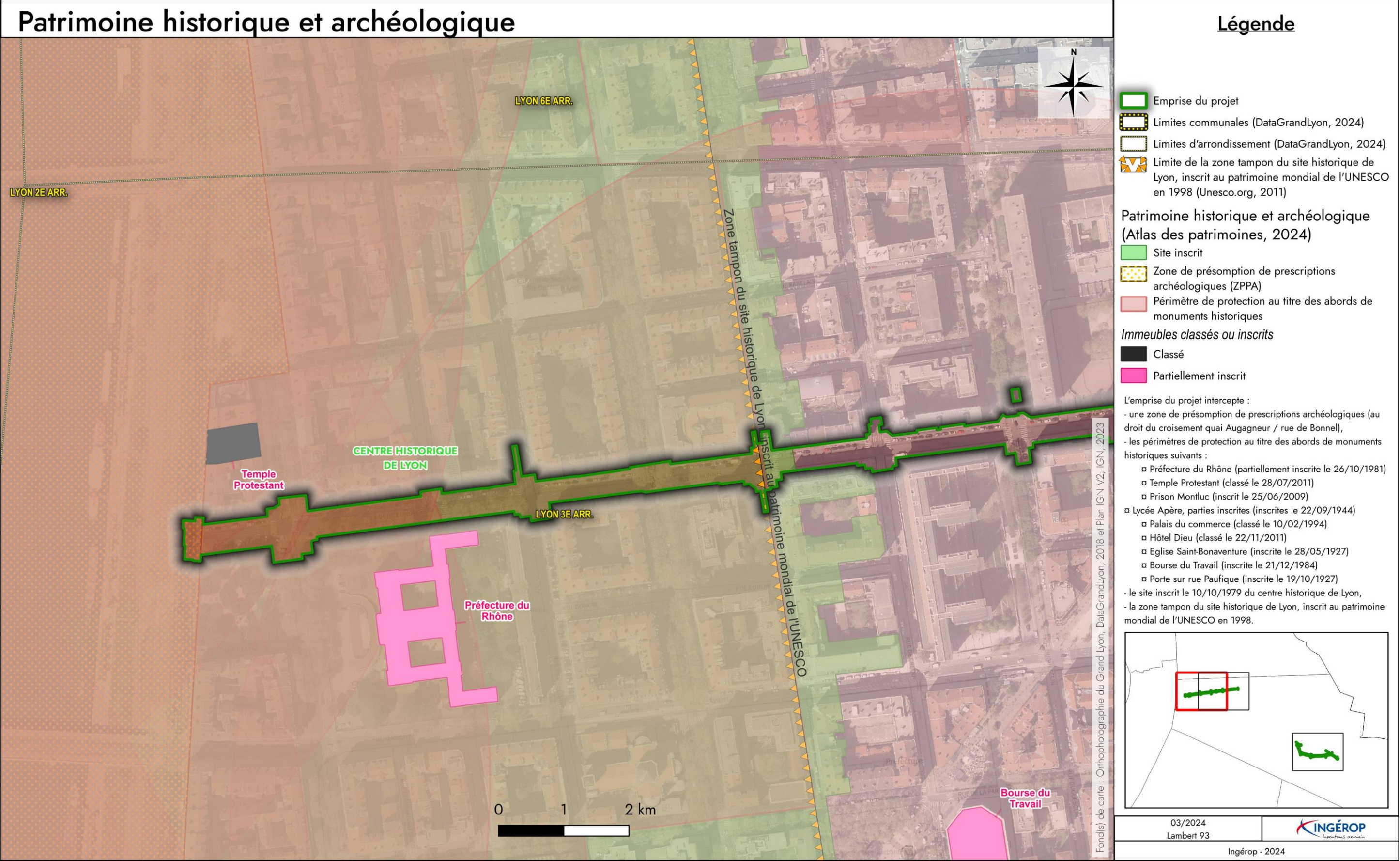
Annexe volontaire n°2 : Complément au 4.6 Localisation du projet – Zonages du PLU-H de la Métropole de Lyon

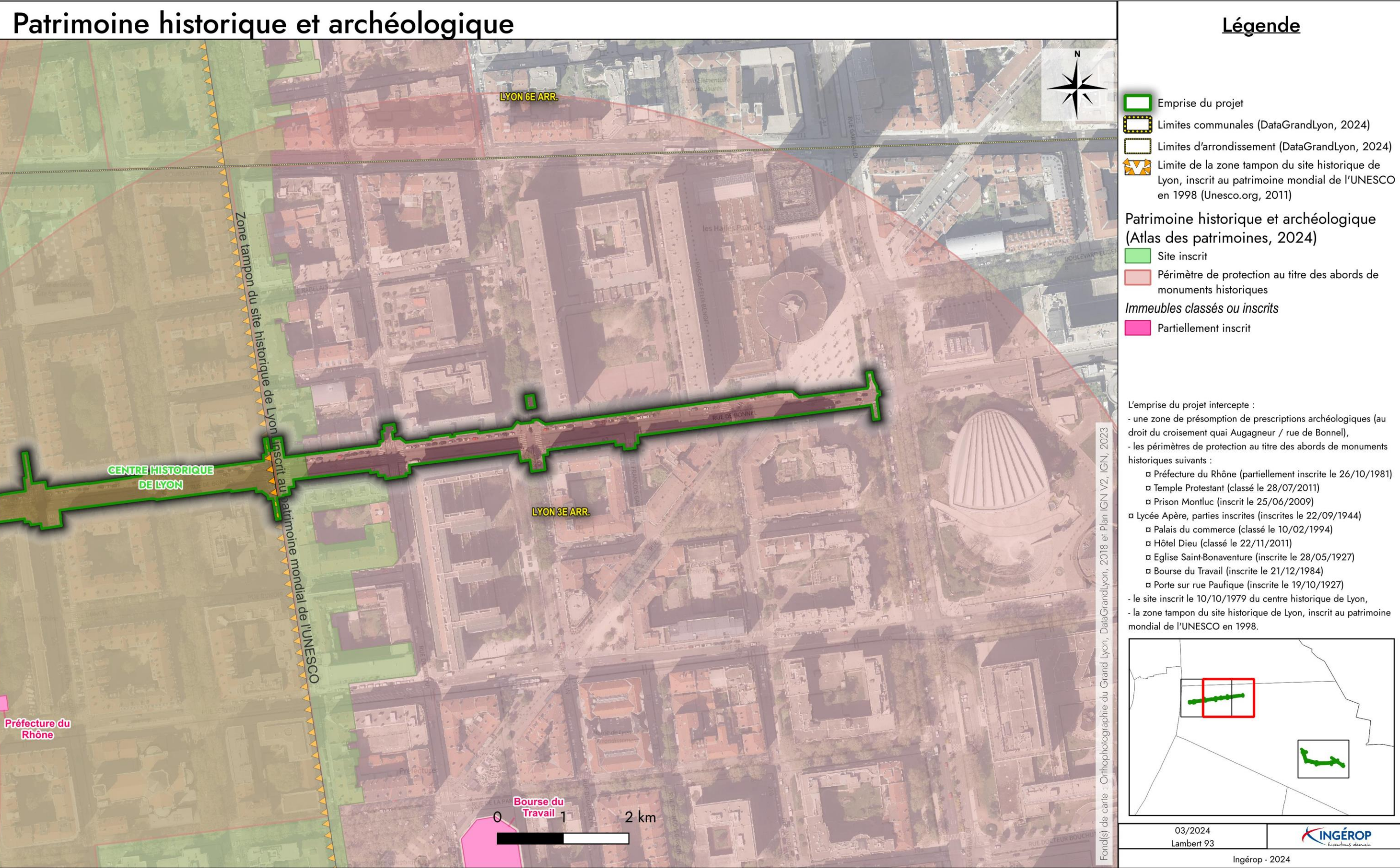


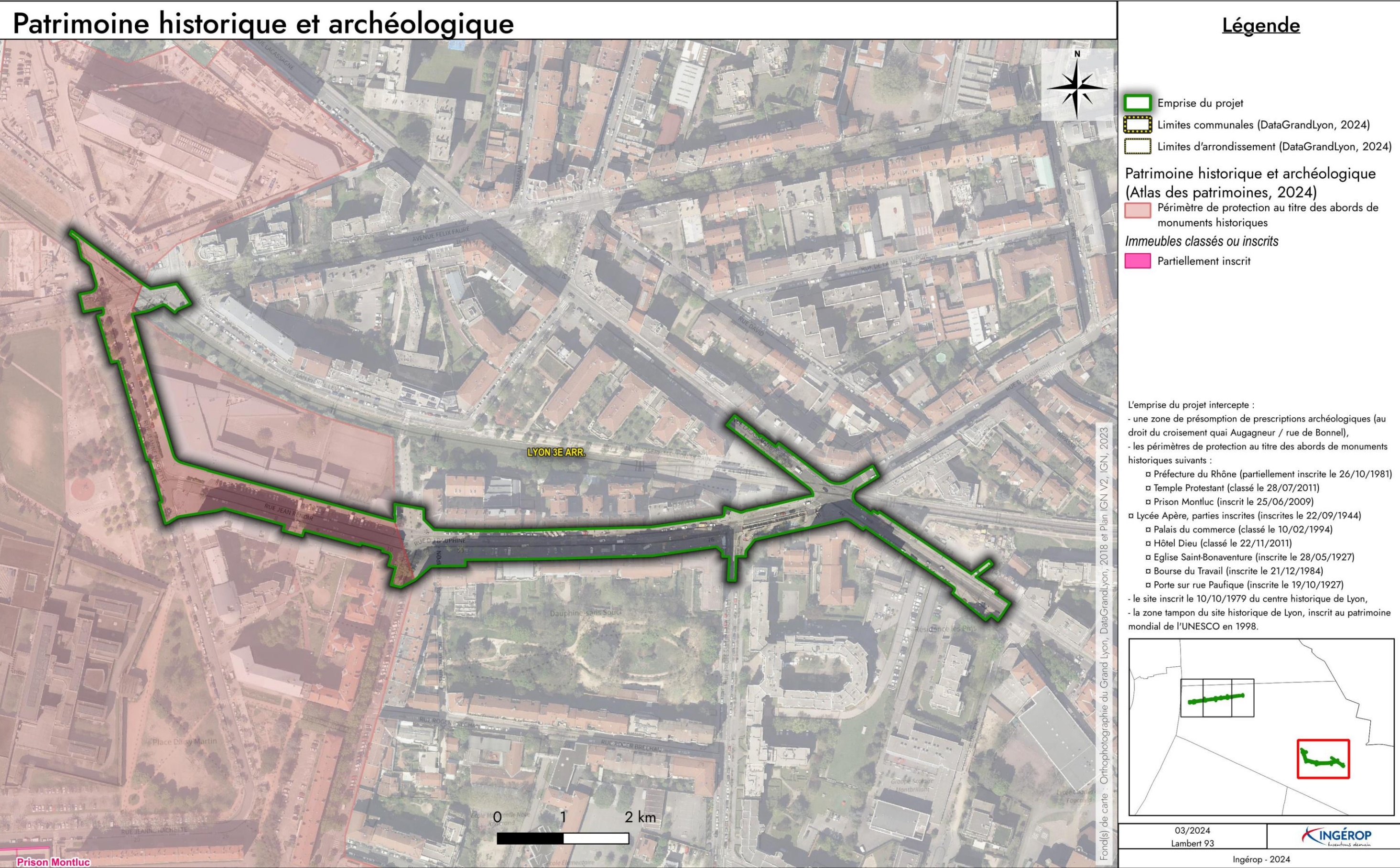




Annexe volontaire n°3 : Complément au 5 – Localisation des enjeux archéologiques et patrimoniaux au droit du projet







Annexe volontaire n°4 : Localisation des arbres d'alignement et des prescriptions relatives aux espaces végétalisés de la Métropole de Lyon

Les cartes suivantes présentent l'emprise du projet (cf. Annexe 4) et la localisation des arbres d'alignement de la Métropole de Lyon et des prescriptions Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon relatives aux espaces végétalisés, à savoir :

- Les Espaces Boisés Classés (EBC),
- Les espaces végétalisés à valoriser,
- Les emplacements réservés aux espaces verts et continuités écologiques,
- Les plantations sur le domaine public.

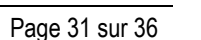
Dans le cadre du projet, les bandes plantées actuelles pourront faire l'objet de modifications (réduction au profit des piétons et de la piste cyclable). En revanche, le projet n'impactera aucun arbre de la Métropole de Lyon.

A titre d'information, les cartes suivantes ont été élaborées à partir de :

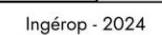
- La couche des prescriptions surfaciques du PLU-H de la Métropole de Lyon, téléchargée sur data.grandlyon.com,
- La couche des Arbres d'alignement de la Métropole de Lyon, téléchargée sur data.grandlyon.com.

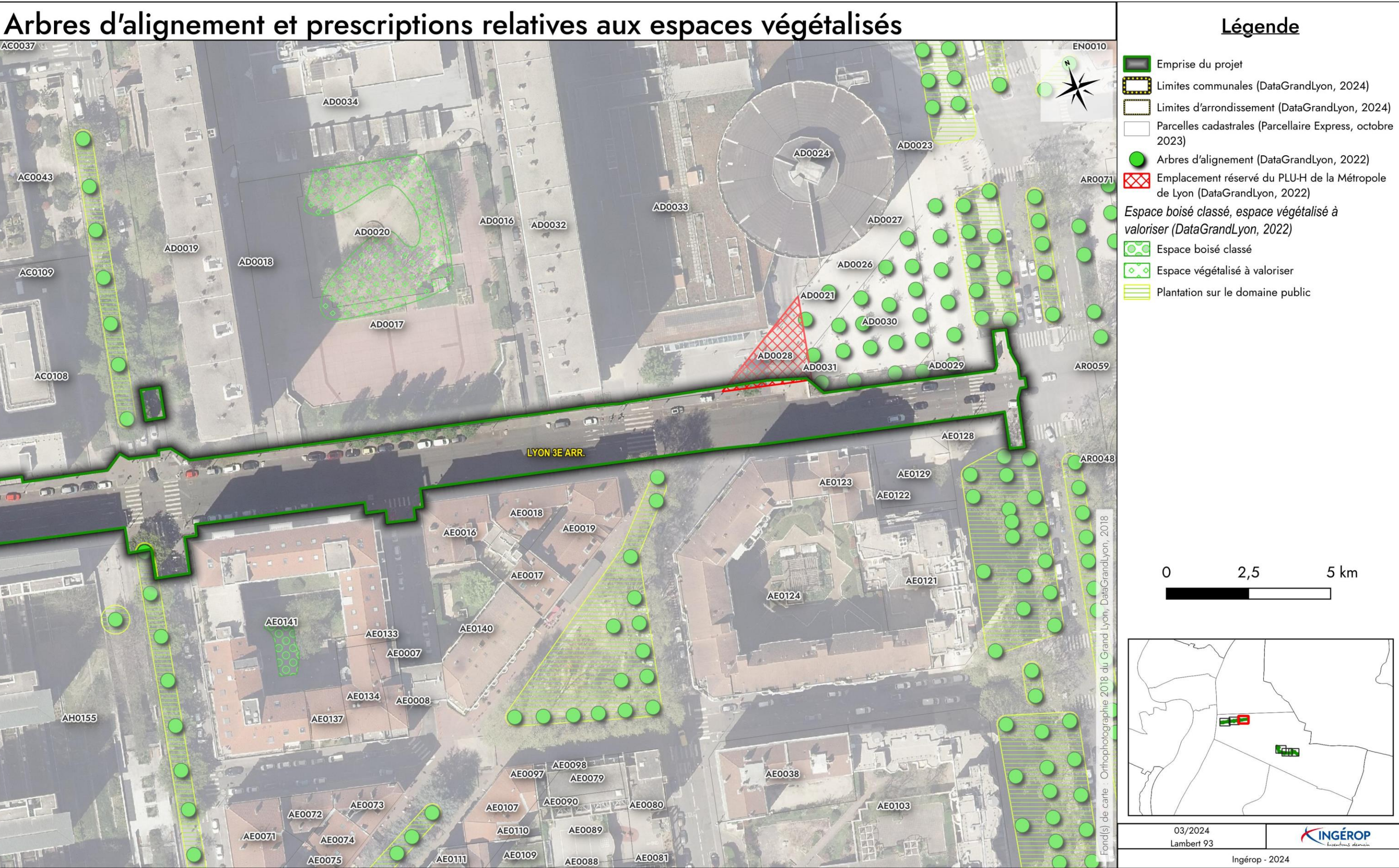
A noter que le projet intègre la plantation de plusieurs arbres ainsi que la création d'espaces végétalisés supplémentaires.

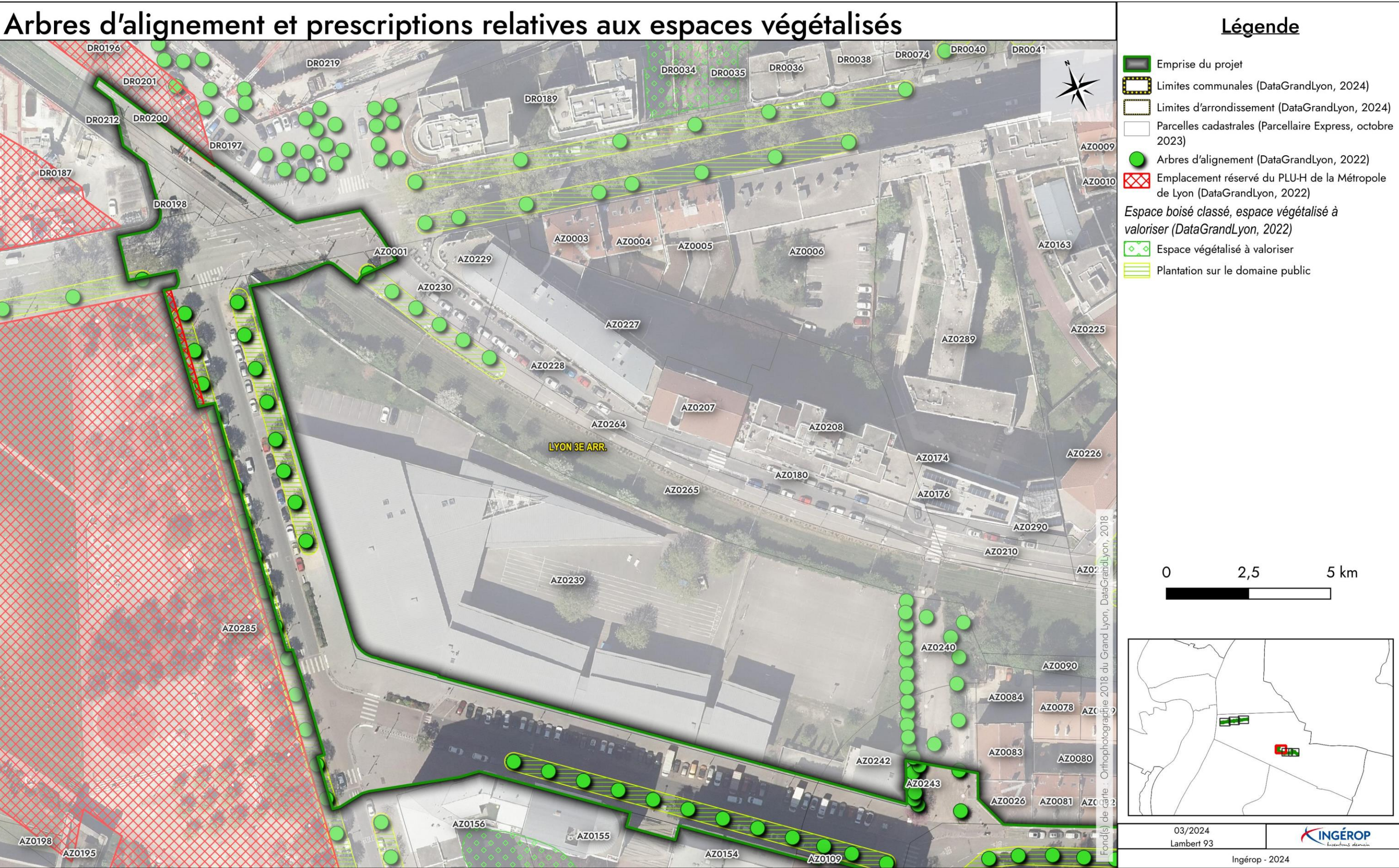
Légende

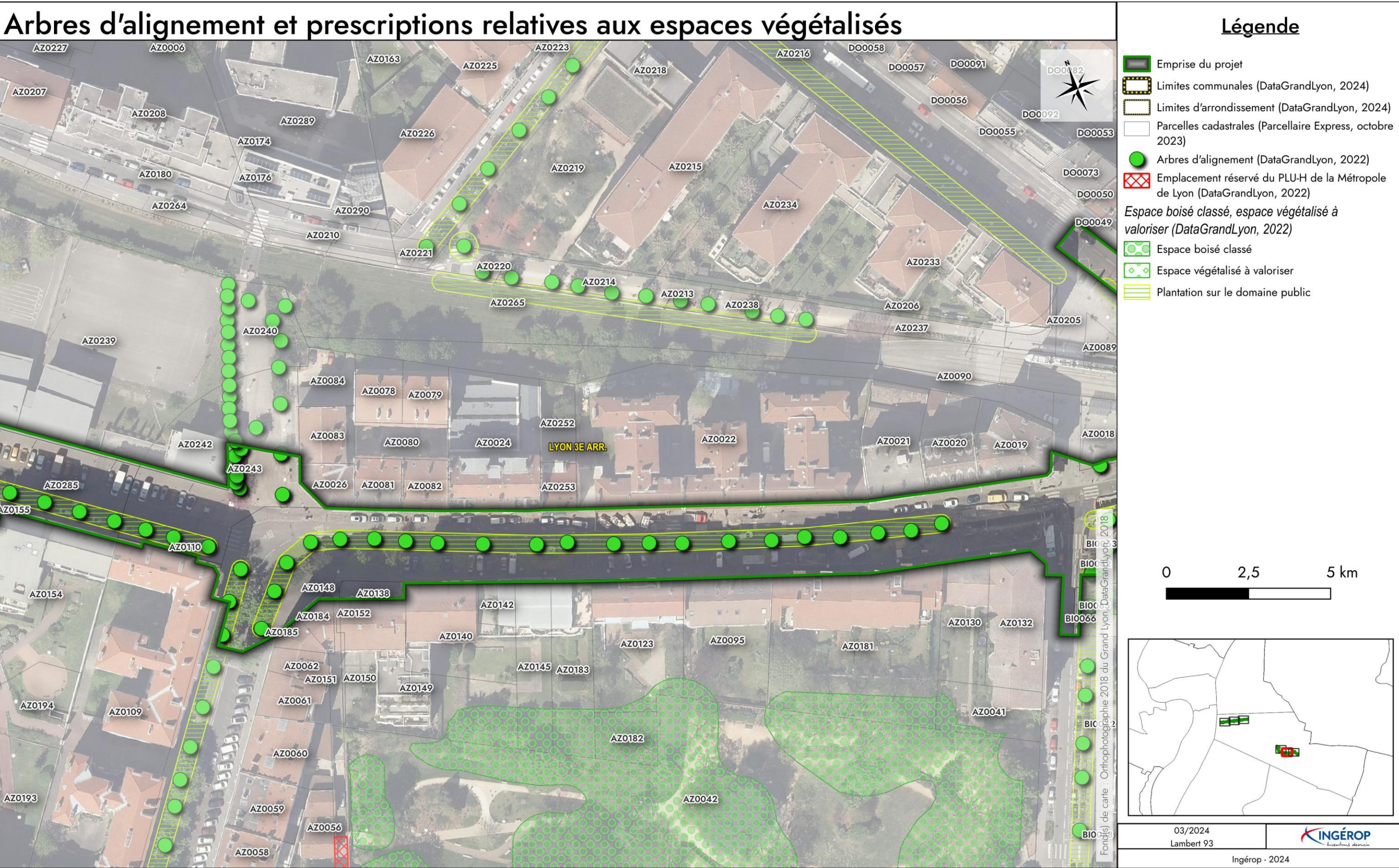


Légende









Légende

